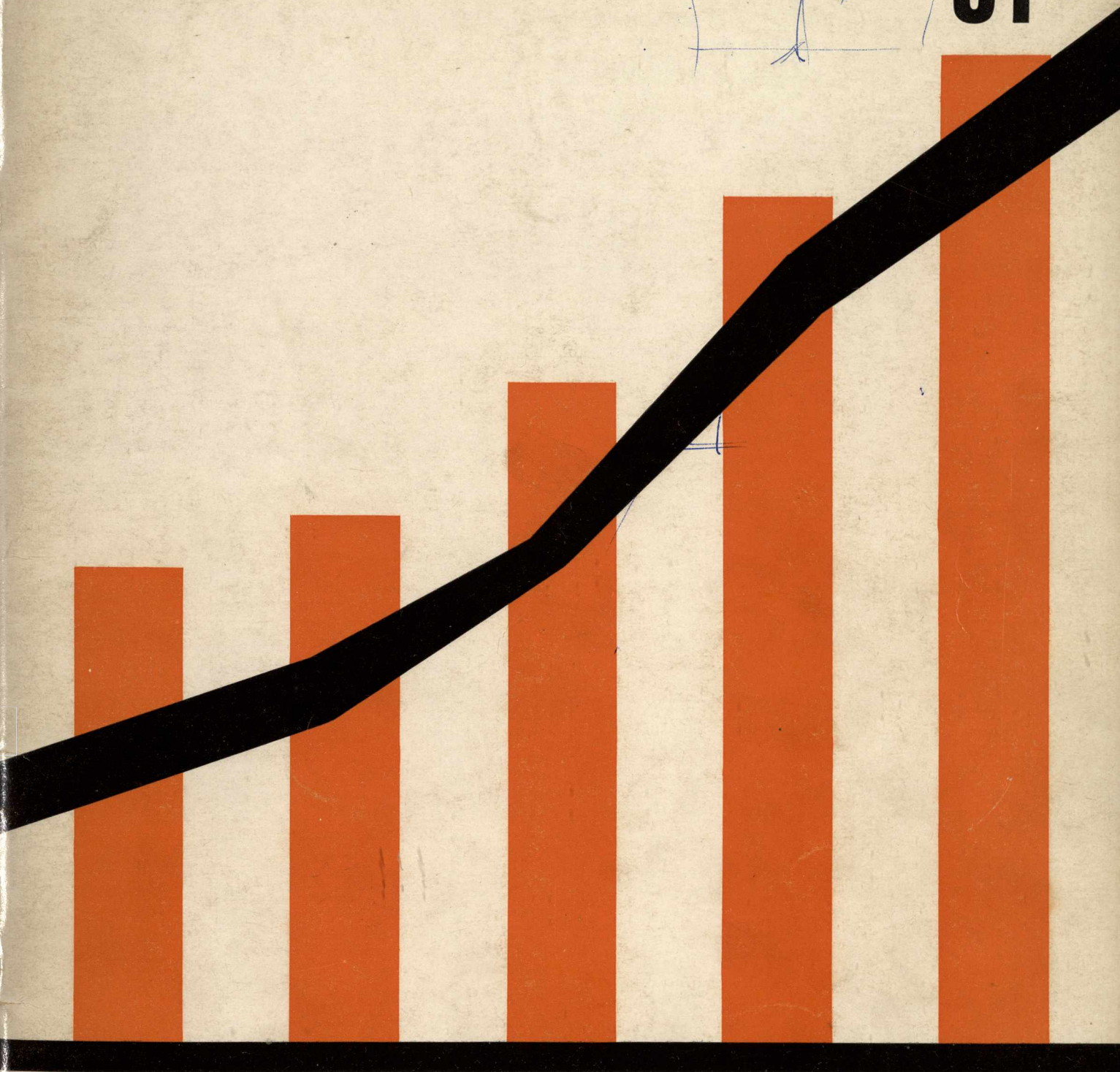


61



ALFA ROMEO

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1961

ASSEMBLEA ORDINARIA E STRAORDINARIA DEL 30 MAGGIO 1962

ALFA ROMEO

S.p.A. SEDE IN MILANO CAPITALE 24.000.000.000 VERSATO

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1961

ASSEMBLEA ORDINARIA E STRAORDINARIA DEL 30 MAGGIO 1962

**CONSIGLIO
DI AMMINISTRAZIONE
PER L'ESERCIZIO
1961**

Presidente	LURAGHI Dr. GIUSEPPE
Vice Presidente	MEDA On. Avv. LUIGI
Amministr. Del. e Dirett. Generale	MANGANO Dr. ANTONIO
Consigliere	DE GASPERI Dr. AUGUSTO
Consigliere	FIDANZA Dr. Ing. ERALDO
Consigliere	GIAMBELLI Dr. Ing. AGOSTINO
Consigliere	MAGRÌ Gr. Uff. Dr. SALVATORE
Consigliere	MANUELLI Prof. Ernesto
Consigliere	MEDUGNO Dr. LEOPOLDO
Consigliere	SERANGELI Dr. ALDO
Consigliere	TOMASELLI Gen. Gr. Uff. ATTILIO
Consigliere	VELANI Dr. Ing. BRUNO
Consigliere	VERCESI Avv. MARCO
Segr. del Consiglio	BINDA Avv. PIERO

**COLLEGIO
SINDACALE
PER L'ESERCIZIO
1961**

Presidente	RICCA Gr. Uff. Rag. ARGENTINO
Sindaco Effettivo	BACCANI Dr. MARIO
Sindaco Effettivo	MAIOLINO Rag. VITO
Sindaco Effettivo	MERLINI Comm. Dr. Rag. ANGIOLO
Sindaco Effettivo	TORALDO DI FRANCIA Dr. ANTONIO
Sindaco Supplente	CAMOIRANO Rag. FRANCO
Sindaco Supplente	VIGORITI Dr. BENIAMINO

CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEE

(Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Parte II - 14 Maggio 1962 N. 122, pag. 2361 - Avviso 31954)

Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria e straordinaria per il giorno 30 maggio 1962, alle ore 11, presso la sede della Società in Milano, Via Gattamelata n. 45, per deliberare sul seguente:

ORDINE DEL GIORNO

Parte Ordinaria:

1. Relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale. Bilancio e conto profitti e perdite per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 1961. Provvedimenti relativi;
2. Determinazione del compenso agli amministratori per l'esercizio 1961;
3. Nomina del Consiglio di amministrazione, previa determinazione del numero dei suoi componenti, ai sensi dell'art. 23 dello Statuto sociale;
4. Integrazione del Collegio sindacale.

Parte Straordinaria:

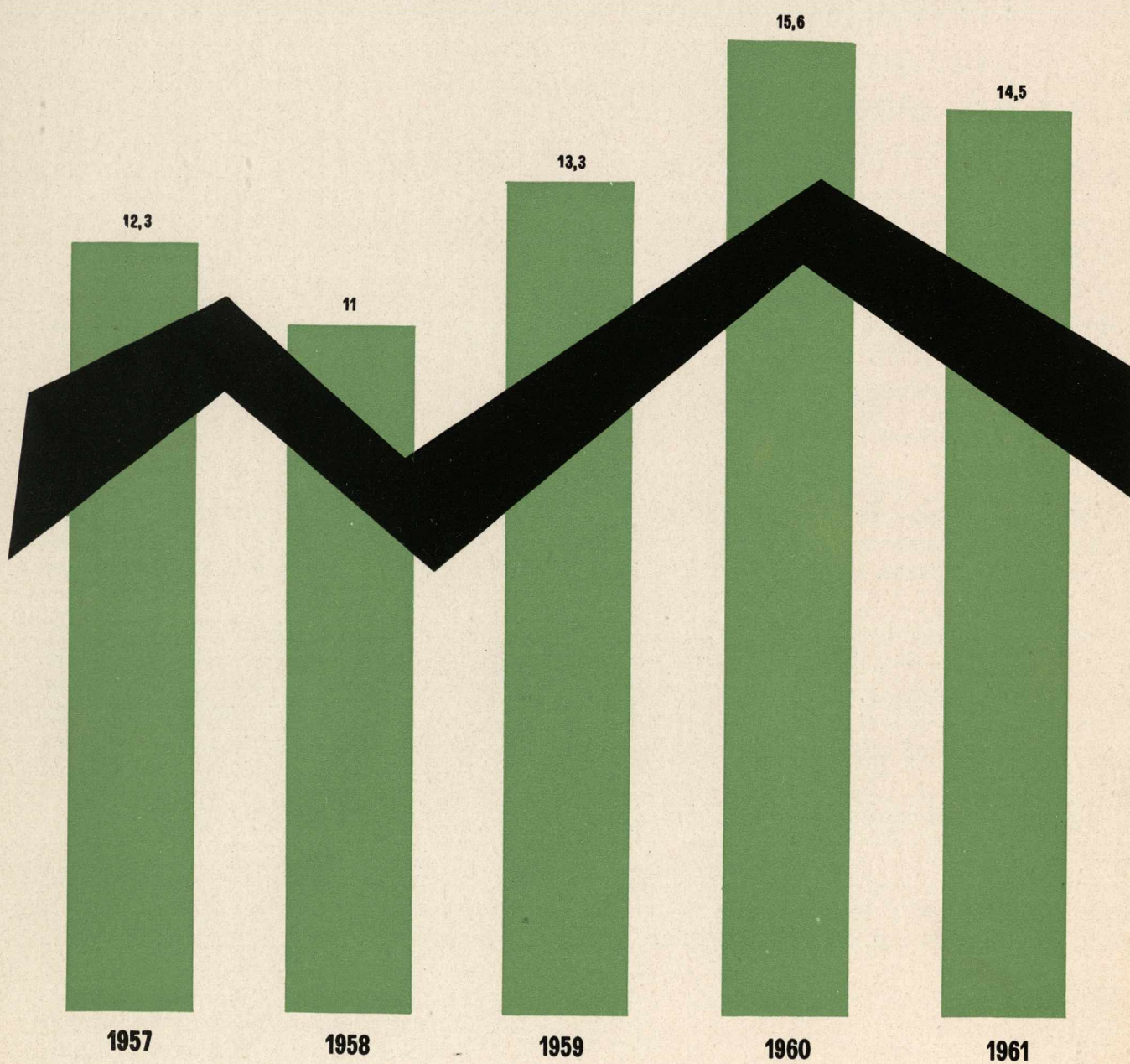
1. Proposta di concentrazione, da attuarsi mediante scorporazione dalle attività della Metalmeccanica Meridionale S.p.A. ed apporto nell'Alfa Romeo S.p.A., del complesso aziendale industriale di proprietà della stessa Metalmeccanica Meridionale S.p.A., sito in Pomigliano d'Arco (Napoli);
2. Proposta di aumento del capitale sociale da L. 24 (ventiquattro) miliardi a L. 30 (trenta) miliardi, mediante emissione di n. 6.000.000 (sei milioni) di azioni privilegiate del valore nominale di L. 1000 (mille) cadauna, da emettersi per n. 500.000 (cinquecentomila) a corrispettivo dell'apporto di cui al precedente n. 1) e per i residui 5.500.000 (cinque milioni cinquecentomila) da offrirsi in opzione alla pari agli azionisti in proporzione del numero delle azioni ordinarie da essi possedute;
3. Proposta di conseguente modifica degli articoli 5, 18, 34 e 37 dello Statuto sociale;
4. Delega di poteri.

Hanno diritto ad intervenire alle assemblee gli azionisti che risultino iscritti nel libro dei soci almeno cinque giorni prima dell'adunanza.

p. Il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente: GIUSEPPE LURAGHI

PRODUZIONE AUTOVEICOLI NEL MONDO

in milioni di unità



RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI - PARTE ORDINARIA

Signori Azionisti,

La situazione dell'industria automobilistica in Italia ed all'estero

L'industria automobilistica italiana, nel suo duplice aspetto di fornitrice di beni di consumo durevole di largo e crescente impiego e di utilizzatrice di una massa imponente di semilavorati e prodotti finiti della industria siderurgica, meccanica, elettrotecnica, chimica e tessile, è stata, anche quest'anno, in grado di influire positivamente sul buon andamento dell'attività economica nazionale. Infatti, l'incremento della produzione dell'industria automobilistica è stato del 17,8 per cento, in termini di unità prodotte.

Sul piano più vasto dell'economia del mondo occidentale, le zone di incertezza, che con l'inizio del 1961 ancora sussistevano, si sono attenuate, tanto che l'anno testé trascorso può considerarsi caratterizzato nel complesso da una congiuntura favorevole. Tuttavia, il settore della produzione di autoveicoli nel suo complesso ha registrato un regresso. Il suo andamento negli USA e nei più importanti paesi produttori d'Europa, durante l'ultimo quinquennio, è stato il seguente:

PRODUZIONE AUTOVEICOLI (unità)

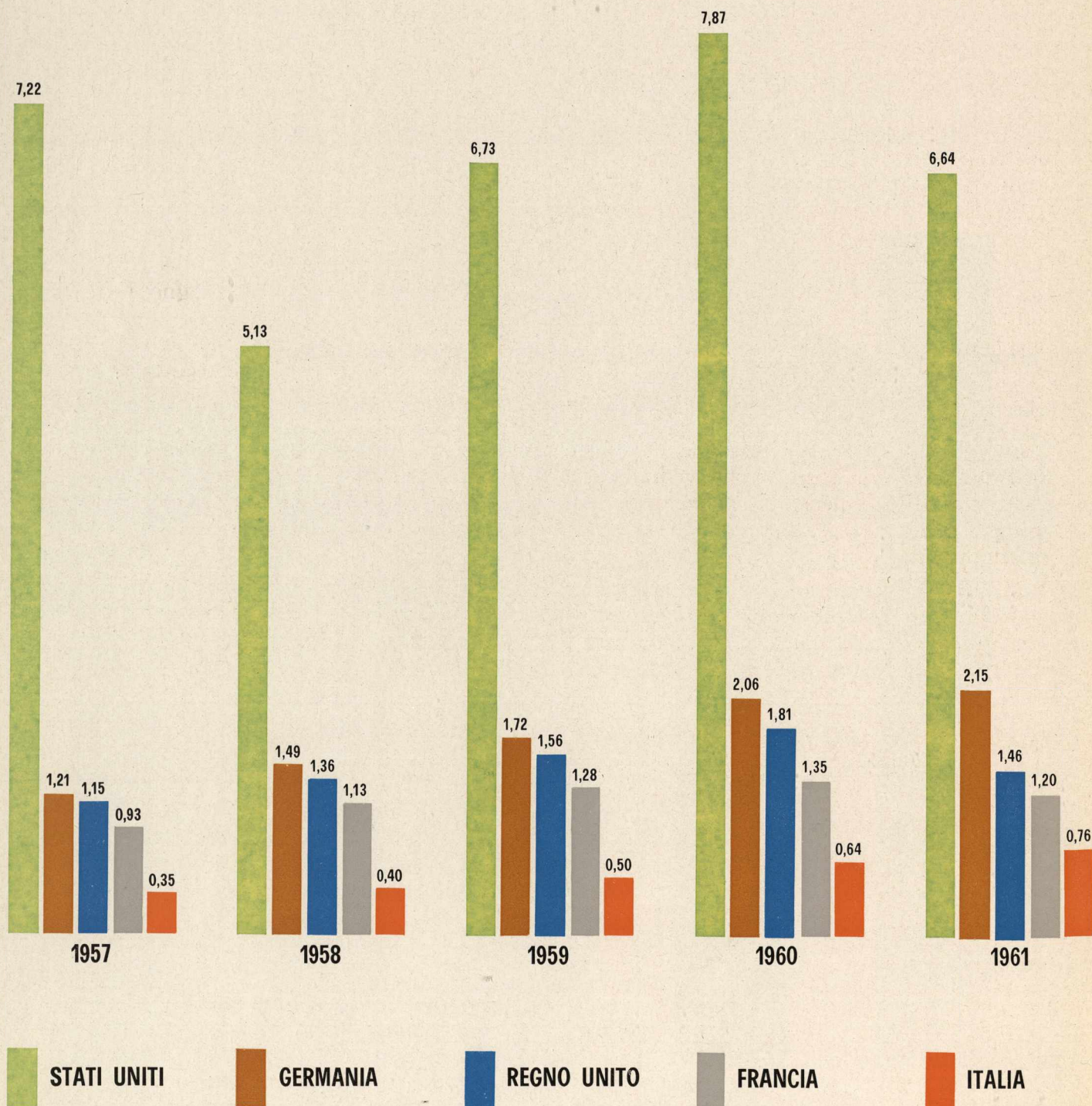
	1957	1958	1959	1960	1961
USA	7.220.520	5.135.106	6.728.629	7.869.271	6.643.822
Germania	1.212.232	1.495.256	1.718.566	2.055.149	2.147.298
Regno Unito	1.149.095	1.364.407	1.560.427	1.810.700	1.464.134
Francia	927.814	1.127.761	1.283.305	1.349.213	1.204.409
ITALIA	351.799	403.548	500.769	644.600	759.115

di cui autovetture

USA	6.113.344	4.257.812	5.591.243	6.674.796	5.516.317
Germania	1.040.188	1.306.854	1.503.424	1.816.779	1.903.975
Regno Unito	860.842	1.051.551	1.189.943	1.352.728	1.003.967
Francia	723.762	924.231	1.085.177	1.115.600	987.503
ITALIA	318.488	369.374	470.659	595.907	693.672

PRODUZIONE AUTOVEICOLI NEI PRINCIPALI PAESI

in milioni di unità



Nel 1961, in confronto con l'anno precedente, in Francia, negli USA e nel Regno Unito si sono dunque verificate diminuzioni pari, rispettivamente, all'11, al 16 ed al 20 per cento ed i livelli di produzione sono stati inferiori anche a quelli del 1959; in Germania ed in Italia, per contro, si sono avuti nel 1961 incrementi, rispettivamente, del 4 e del 18 per cento. In complesso la produzione mondiale dell'anno in esame è scesa a 14 milioni e mezzo di autoveicoli, dai 15 milioni e 600 mila del 1960.

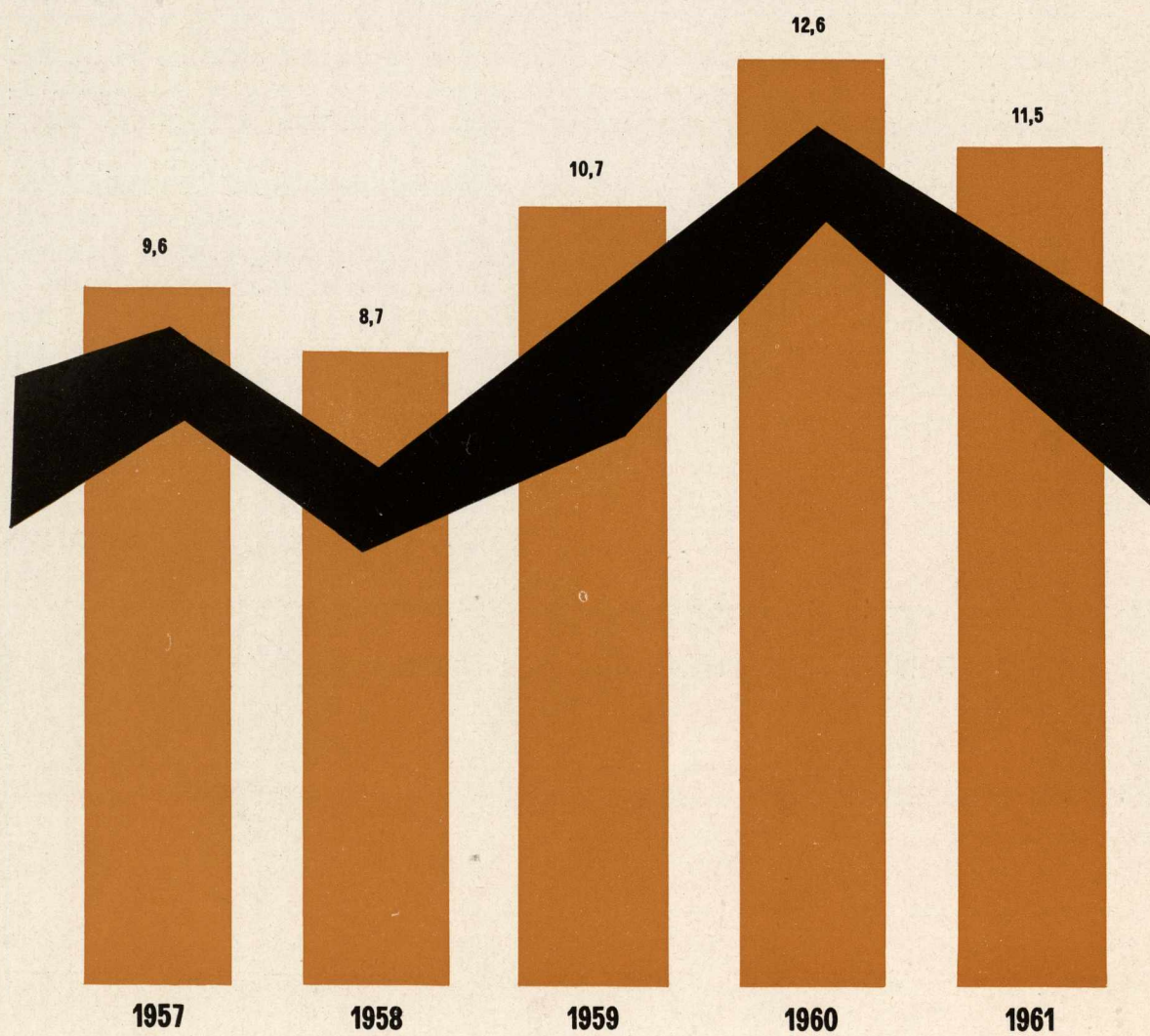
Naturalmente per valutare esattamente questi dati numerici riguardanti la produzione automobilistica, così come quelli che vedremo più avanti relativi alla circolazione, bisognerebbe tener conto delle dimensioni medie degli autoveicoli, che notoriamente sono assai differenti da paese a paese. Per quanto riguarda le autovetture, è noto che la cilindrata media dei modelli nord-americani è nettamente più elevata di quella dei modelli europei, sicché le statistiche della produzione a peso e quelle a valore fornirebbero dati assai diversi da quelli forniti dalle statistiche a numero. Nella stessa Europa le cilindrature medie sono assai diverse da paese a paese. Ad esempio la produzione di vetture in Italia ed in Germania, in ordine di cilindrata, nel 1961 è stata la seguente:

RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE DI AUTOVETTURE PER CATEGORIA DI CILINDRATA (in unità - anno 1961)

	ITALIA	GERMANIA
1 — Fino a 500 c.c.	147.277	29.560
2 — Da 500 a 1.000 c.c.	273.228	221.354
3 — Da 1.000 a 1.500 c.c.	252.190	1.198.452
4 — Da 1.500 a 2.000 c.c.	10.728	351.451
5 — Oltre 2.000 c.c.	10.249	103.158
	<hr/> 693.672	<hr/> 1.903.975

PRODUZIONE AUTOVETTURE NEL MONDO

in milioni di unità



cioè il 97 per cento della produzione italiana non supera i 1.500 c.c. di cilindrata, mentre la stessa categoria rappresenta, per la produzione tedesca, solo il 76 per cento.

La produzione Statunitense che è la più importante del mondo (nel 1961 essa ha rappresentato il 46 per cento del totale), è stata finora strettamente legata alla domanda interna, mentre la parte destinata all'esportazione è risultata minima. Il mercato interno resta legato, in gran parte, all'incremento della popolazione ed al rinnovo. Gli incrementi dovuti ad una maggior densità di circolazione invece risultano ormai relativamente modesti. In queste condizioni, le oscillazioni congiunturali sono piuttosto ampie.

A diversità di quella degli USA, le produzioni europee, sono fortemente influenzate dall'esportazione, come dimostra il seguente prospetto:

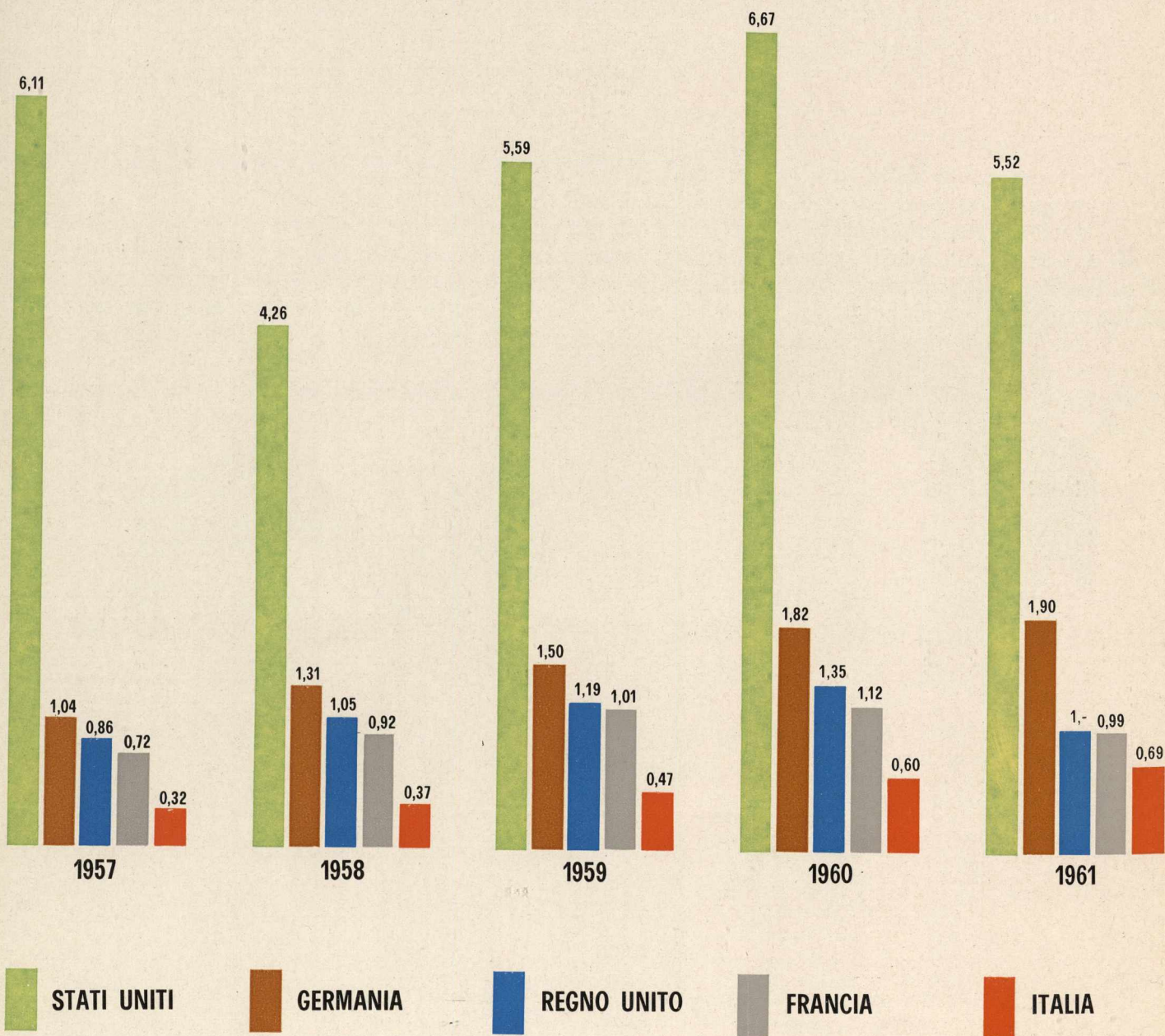
INCIDENZA DELL'ESPORTAZIONE DI AUTOVEICOLI SULLA PRODUZIONE

	1957	1958	1959	1960	1961
USA	4,7	5,2	4,-	4,1	5,2
Germania	48,2	49,-	50,7	47,8	46,9
Regno Unito	47,6	43,7	44,7	39,6	36,7
Francia	26,8	33,1	47,-	41,6	33,9
ITALIA	33,8	41,9	44,2	31,7	32,3

I vari mercati interni presentano un grado di densità sensibilmente diverso, come appare dall'esame di questi altri dati:

PRODUZIONE DI AUTOVETTURE NEI PRINCIPALI PAESI

in milioni di unità



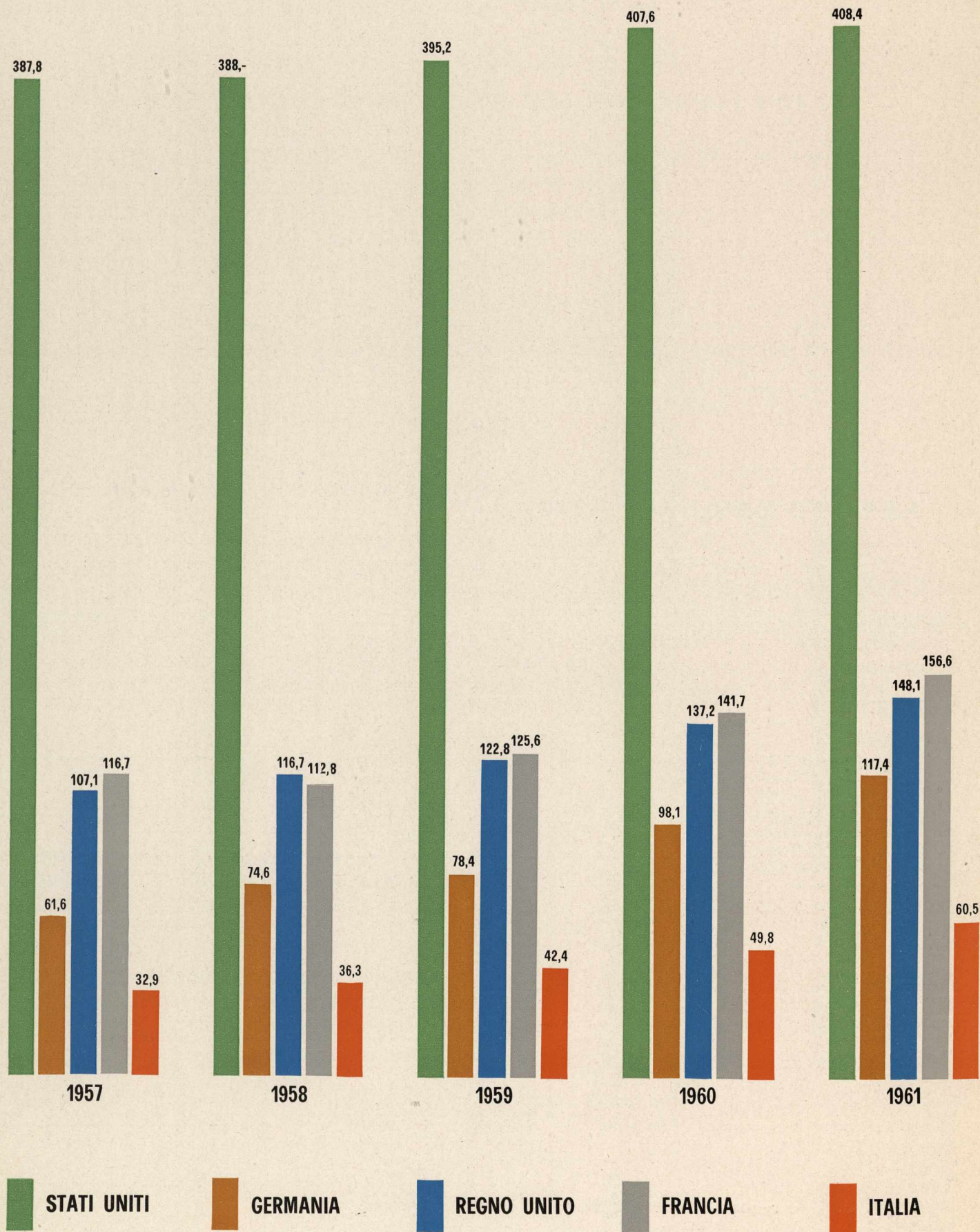
IL MERCATO DEGLI AUTOVEICOLI

	1957	1958	1959	1960	1961 (a)
STATI UNITI					
Circolazione	66.671.069	67.824.700	70.234.300	73.590.000	75.000.000
Immatricolazione . .	6.840.427	5.381.218	6.983.408	7.520.135	6.773.355
Densità (b)	387,8	388,-	395,2	407,6	408,4
GERMANIA					
Circolazione	3.308.928	3.979.400	4.310.800	5.451.500	6.600.000
Immatricolazione . .	608.557	745.935	888.769	1.071.001	1.209.938
Densità (b)	61,6	74,6	78,4	98,1	117,4
REGNO UNITO					
Circolazione	5.513.442	6.031.000	6.384.700	7.187.900	7.800.000
Immatricolazione . .	582.823	748.513	859.602	1.038.082	989.225
Densità (b)	107,1	116,7	122,8	137,2	148,1
FRANCIA					
Circolazione	5.144.000	5.029.200	5.675.000	6.453.000	7.200.000
Immatricolazione . .	639.169	697.412	664.446	761.651	837.988
Densità (b)	116,7	112,8	125,6	141,7	156,6
ITALIA					
Circolazione	1.594.998	1.767.145	2.078.956	2.459.505	3.000.000
Immatricolazione . .	222.408	237.332	284.611	427.621	553.742
Densità (b)	32,9	36,3	42,4	49,8	60,5

(a) I dati relativi alla circolazione nel 1961 risultano da nostre valutazioni.

(b) La densità si riferisce ad autoveicoli circolanti ogni 1.000 abitanti.

DENSITÀ AUTOVEICOLI PER 1000 ABITANTI



Come abbiamo già detto nella nostra relazione dell'anno scorso, sino al 1959 le esportazioni europee verso gli USA erano aumentate ad un ritmo molto rapido, sfiorando in quell'anno complessivamente le 700 mila unità. Esse rappresentavano nello stesso 1959 il 32 % dell'esportazione globale per la Francia, il 31 % per il Regno Unito, il 25 % per la Germania ed il 22 % per l'Italia. Tali esportazioni sono bruscamente cadute nel 1960, e nel 1961 hanno subito un'ulteriore contrazione.

L'industria americana, infatti, minacciata nel suo mercato dalla concorrenza europea, ha reagito potenziando le sue organizzazioni commerciali, promuovendo intense campagne pubblicitarie ed affiancando alle sue produzioni tradizionali modelli di nuova concezione: i compact-cars. Pertanto, le provenienze francesi, nel 1961 rispetto al 1959, sono diminuite del 78 %, pari a circa 140.000 unità; quelle inglesi dell'85 %, pari a circa 180.000 unità; quelle tedesche si sono mantenute pressoché sugli stessi livelli (- 7 %, pari a 14.000 unità); quelle italiane hanno subito una contrazione del 79 %, pari a circa 40.000 unità.

Quanto al nostro Paese, le condizioni che hanno permesso la notevole espansione della produzione, sono individuabili, da un lato, nella ancor larga recettività del mercato interno, dall'altro, nei progressi delle vendite in altre aree all'infuori del Nord America, per cui l'esportazione, nel complesso, ha registrato un incremento che, rispetto al 1959, è stato pari all'11 %.

Dato che il fenomeno potrà accentuarsi in seguito, va però osservato infine che il saggio d'incremento della produzione automobilistica italiana, pur essendo tuttora in sensibile aumento, mostra la tendenza a ridursi rispetto alle punte eccezionali degli ultimi anni. Infatti gli aumenti percentuali rispetto all'anno immediatamente precedente, sono stati: per gli autoveicoli in generale del 24,09 % nel 1959, del 28,72 % nel 1960 e del 17,76 % nel 1961; per le automobili sono stati rispettivamente del 27,42 % nel 1959, del 26,61 % nel 1960 e del 16,41 % nel 1961.

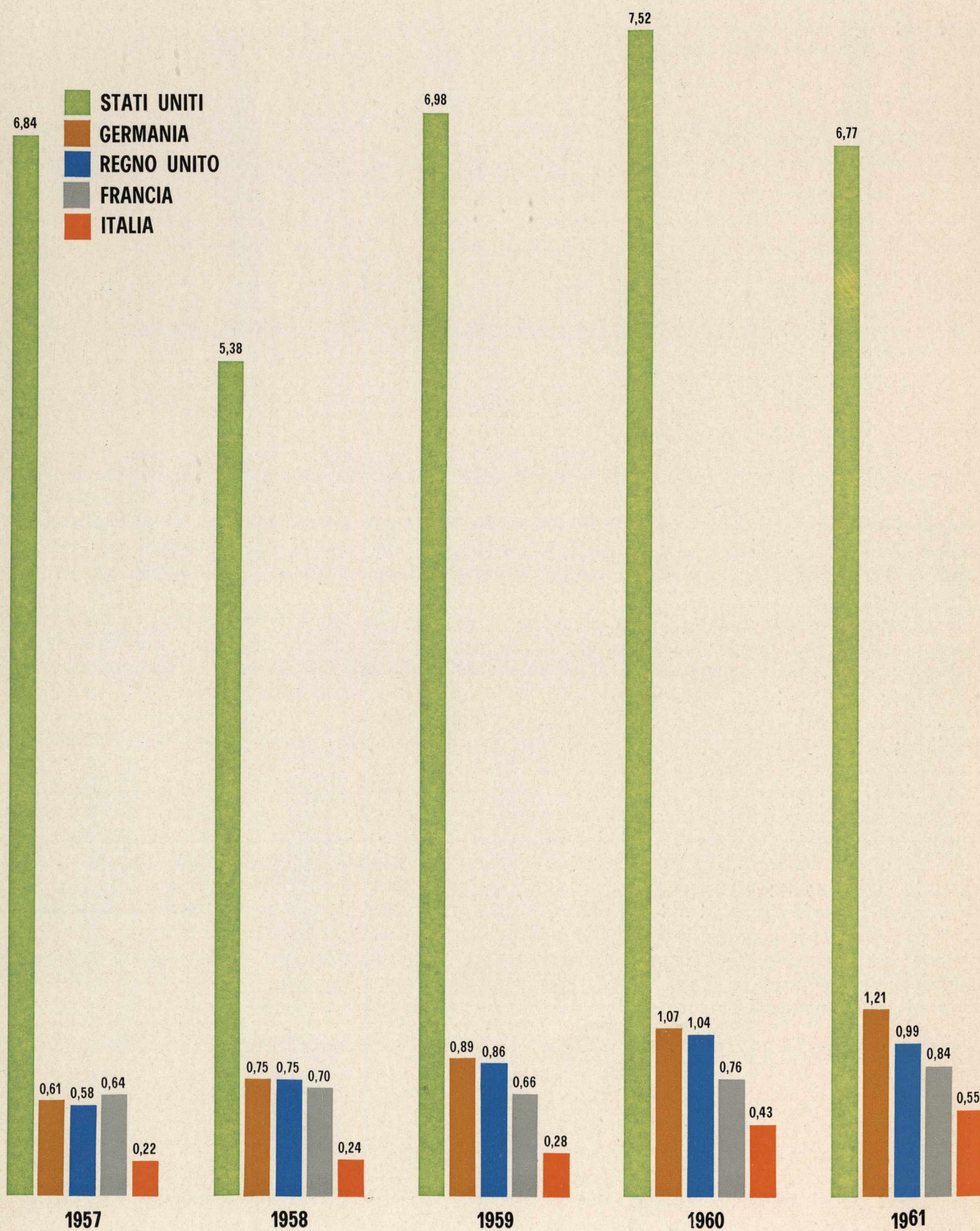
Prospettive

Le prospettive che si aprono all'industria automobilistica italiana appaiono in complesso favorevoli, anche se le difficoltà da superare sono molte e tutt'altro che lievi.

La ricettività del mercato interno è ancora elevata, come dimostra l'andamento delle immatricolazioni di autoveicoli nell'ultimo periodo, anche se difficilmente valutabile in termini quanti-

IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI IN ALCUNI PAESI

in milioni di unità



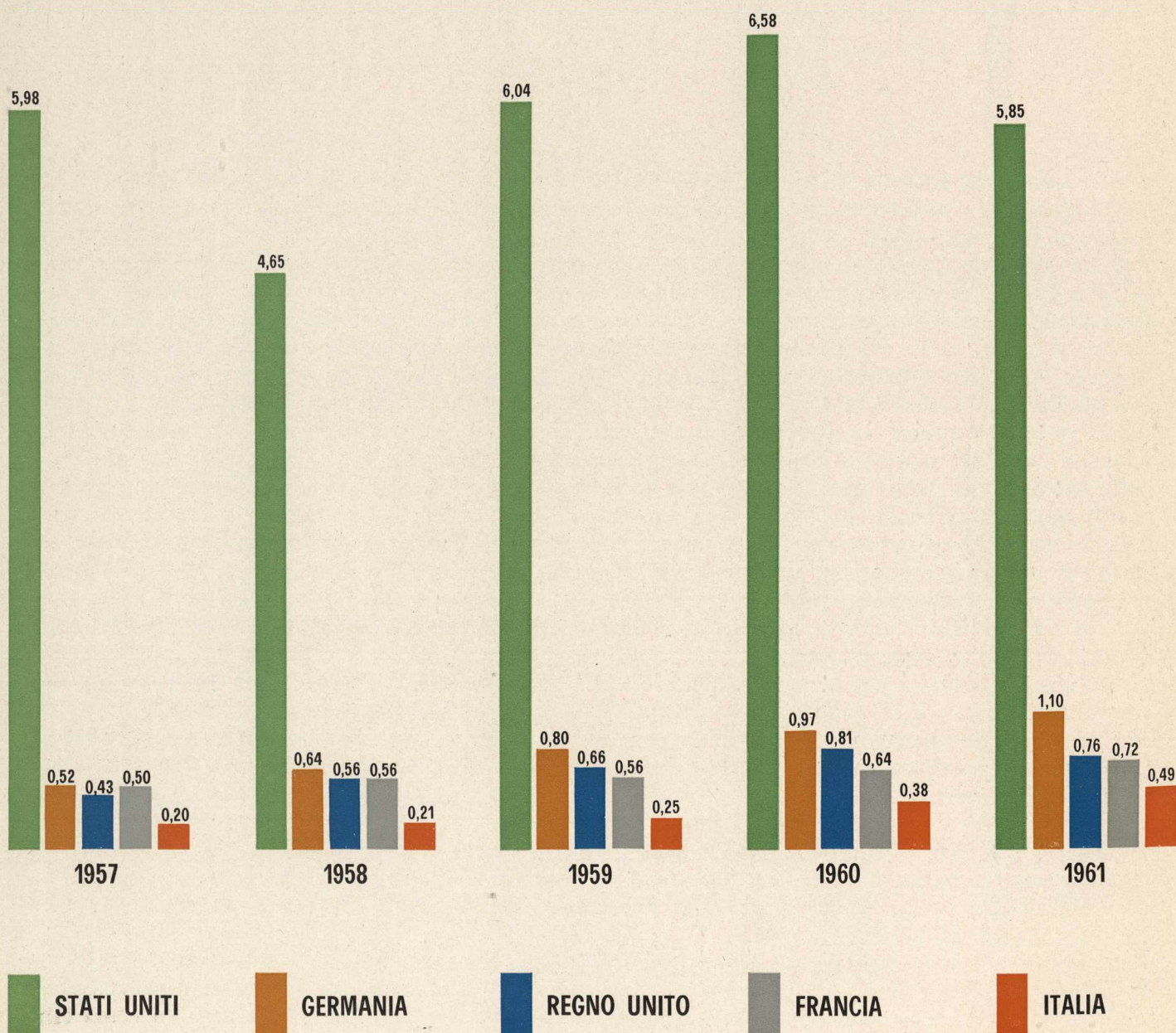
tativi. Infatti, la corretta stima delle capacità di assorbimento di un mercato richiederebbe la contemporanea considerazione di molteplici elementi, alcuni dei quali sono di accertamento praticamente impossibile. Non è sufficiente, ad esempio, esaminare la densità automobilistica rispetto alla popolazione e rapportarla, in sede di previsione, a quella esistente nei paesi a più elevato livello di motorizzazione, infatti occorrerebbe tenere altresì conto dei redditi e della loro ripartizione, della propensione all'acquisto di autoveicoli, del potere di acquisto delle differenti monete, della estensione e delle caratteristiche della rete stradale, della estensione dei territori, dei piani urbanistici, delle politiche fiscali adottate dai vari governi nei confronti della motorizzazione e così via. I raffronti fra la circolazione automobilistica ed uno solo di questi elementi hanno quindi un significato molto relativo ed a volte contraddittorio. È questo, come detto, il caso del rapporto circolazione-popolazione (ad esempio, nel 1960: 50 autoveicoli circolavano in Italia ogni 1000 abitanti; 176 in Svezia; 142 in Francia; 107 in Svizzera); di quello con il reddito nazionale (nel 1960: 192 autoveicoli ogni miliardo, in Italia; 172, in Germania; 250, in Francia); di quello con la rete stradale (sempre nel 1960: 115 autoveicoli ogni 10 chilometri di strade, in Italia; 84, in Svezia; 91, in Francia; 97, nella Svizzera). Per contro, è estremamente arduo formulare previsioni che tengano adeguato conto dei vari elementi: ciò, sia per l'indisponibilità — come detto — di alcuni di essi, sia per l'attribuzione ad ognuno del suo giusto coefficiente di ponderazione.

La profonda diversità che si riscontra tra le varie previsioni formulate in molti paesi da numerose fonti, alcune delle quali autorevolissime e di rinomanza internazionale, dimostra appunto quanto siano limitatamente indicative le indagini del genere. Tuttavia, se è difficile prevedere con l'approssimazione che pur sarebbe auspicabile il numero degli autoveicoli che verranno venduti nei prossimi anni, gli studi sopramenzionati, come del resto quelli da noi eseguiti al riguardo, sono concordi nel ritenere che il nostro mercato interno è tuttora lontano dalla saturazione: ciò in base soprattutto al basso indice medio di densità automobilistica che ancora caratterizza il nostro Paese, al rapido sviluppo del reddito nazionale in atto e previsto per i prossimi anni, all'elevata propensione all'acquisto di autoveicoli, ai rilevanti programmi autostradali e per la viabilità in genere.

Per quanto in particolare riguarda il primo degli elementi sopraindicati è il caso di mettere in evidenza i profondi divari esistenti fra gli indici di densità relativi alle diverse regioni italiane. Se è vero, infatti, che si rilevano differenze da zona a zona anche negli altri paesi, in Italia tali divari risultano assai più marcati che altrove, in relazione ai più bassi livelli di reddito di alcune

IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE IN ALCUNI PAESI

in milioni di unità



zone, specie del Meridione e delle isole, nelle quali, pertanto, il progresso della motorizzazione risulta assai più lento. Al riguardo basti pensare che, mentre nel Piemonte, nel Lazio e in Lombardia il numero di autoveicoli circolanti, alla fine del 1961, ogni 1000 abitanti era rispettivamente pari a 100, a 90 e a 83, lo stesso indice risultava di 30 per la Sardegna, di 22 per la Calabria e di 16 per la Lucania, a fronte di una media generale italiana di circa 60.

È prevedibile che le possibilità di sbocco tuttora offerte dal nostro mercato automobilistico accentueranno su di esso il processo di inasprimento della concorrenza, del resto ovunque in atto. Sono significativi, a quest'ultimo proposito, alcuni avvenimenti recentemente verificatisi, gli sviluppi dei quali sono destinati a caratterizzare il futuro dell'economia occidentale.

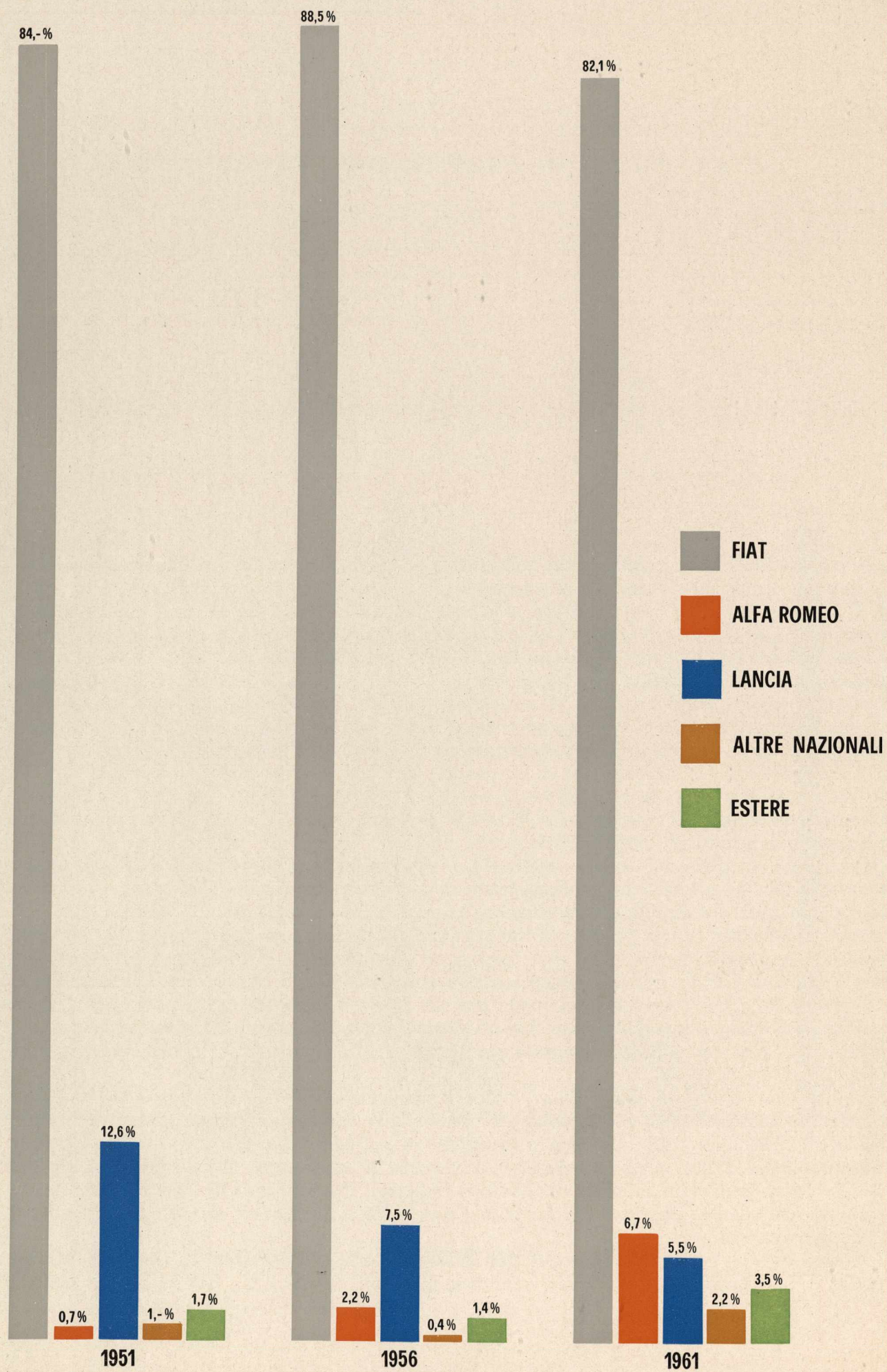
Il M.E.C. è entrato nella seconda fase di attuazione, per cui, rimosso il grave ostacolo rappresentato dalla politica agricola e malgrado prevedibili ulteriori difficoltà, gli accordi doganali e di integrazione economica previsti dal Trattato di Roma avranno ormai piena applicazione, in un tempo più rapido di quanto inizialmente previsto. Per di più la Comunità Economica Europea esercita sui paesi del nostro continente, e su quelli ad essi legati da vincoli economici, una sempre crescente attrazione: lo dimostrano le numerose domande di adesione o di associazione, tra le quali un significato preminente assume quella presentata dal Regno Unito.

Il progressivo affermarsi della politica di integrazione economica e il conseguente allargamento dei mercati vengono confermati da altri importanti avvenimenti, quali l'intesa raggiunta tra gli Stati Uniti e la C.E.E. per una reciproca riduzione dei dazi di importazione, primo passo della nuova politica del Presidente Kennedy per un disarmo doganale nell'ambito del mondo occidentale, la costituzione del Mercato Latino-Americano e i fermenti di iniziative intese alla realizzazione di aree economiche integrate tra i paesi dell'Asia orientale, quelli americani ed europei.

Altro fattore che non potrà non influire sulla intensificazione della concorrenza sul mercato automobilistico internazionale è costituita dal fatto che la caduta delle esportazioni di vetture europee negli Stati Uniti si è verificata proprio in un periodo nel quale quasi tutte le grandi case automobilistiche del nostro continente, comprese le consociate americane sono andate realizzando consistenti piani di sviluppo dei loro impianti. Questo stato di cose ha già portato e porterà ad una sempre più vivace ricerca di sbocchi sia sui rispettivi mercati interni, sia su quelli di esportazione.

Nel prossimo avvenire le nostre aziende, già in concorrenza con le potenti imprese francesi e tedesche, si troveranno a competere, nell'area ampliata del M.E.C., anche con la grande

CIRCOLAZIONE DI AUTOVETTURE IN ITALIA



industria automobilistica inglese, che forse più delle altre ha influito nel determinare il nuovo orientamento britannico verso la C.E.E. Lo stesso nostro mercato sarà sempre più aperto (dal 1° gennaio di quest'anno sono stati, fra l'altro, aboliti i contingenti) alle importazioni di autoveicoli di ogni marca e tipo. In proposito si tenga presente che, nel recente passato, pur vigendo ancora sensibili limitazioni, l'andamento delle immatricolazioni delle autovetture estere in Italia è stato rapidamente crescente, come messo in evidenza dalle cifre sotto riprodotte:

1957	1958	1959	1960	1961
4.712	5.305	9.663	18.534	33.800

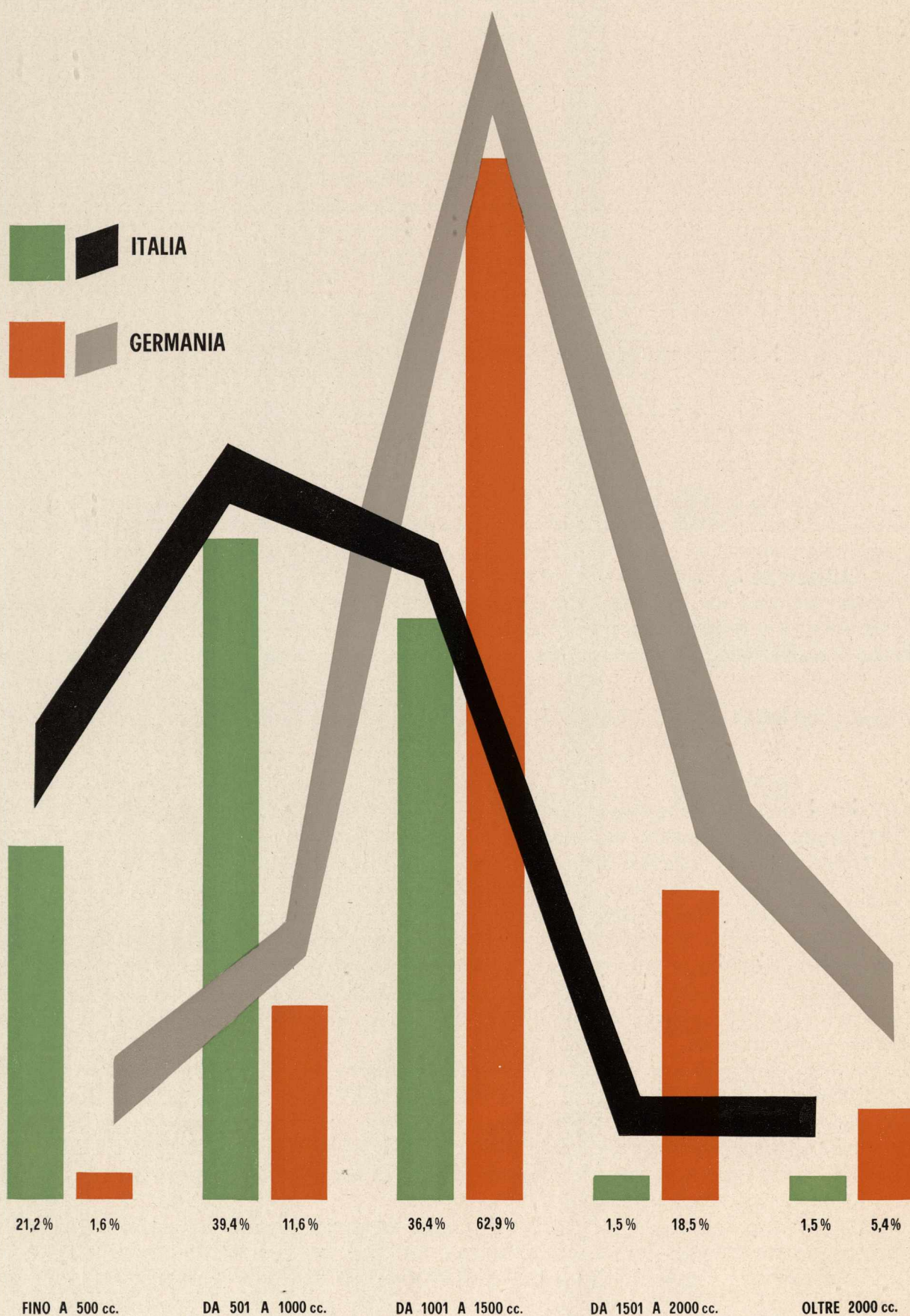
Per il 1962 si prevede un ulteriore fortissimo incremento. Quanto all'industria degli Stati Uniti — fortemente automatizzata ed operante a costi relativamente bassi (ovviamente in rapporto al particolare tipo di produzione) — la nuova politica americana fa prevedere una crescente pressione sul mercato europeo, sia mediante una esportazione diretta, sia attraverso lo sviluppo dell'attività delle potenti filiazioni europee, che già producono modelli apprezzati. Né può, infine essere trascurato che, nella finora relativamente ristretta cerchia di paesi produttori di autoveicoli, stanno attivamente cercando di inserirsi altre nazioni, tra le quali sono da citare il Giappone e l'URSS, la cui attività era finora limitata alle produzioni di veicoli industriali e che cominciano ad apparire con le loro vetture, non solo sui mercati asiatici ed africani, ma anche su quelli europei.

Ognuno degli elementi considerati ha in sé, per contro, rilevanti aspetti positivi: l'industria automobilistica italiana potrà infatti trarre vantaggio dalle maggiori possibilità di esportazione che le deriveranno dagli sviluppi in atto.

D'altro canto, la crescente integrazione delle aree dovrebbe rendere più agevole l'approvvigionamento a prezzi internazionali dell'ingente massa di semilavorati e prodotti finiti, in genere accessori, di cui essa necessita.

Non vanno infine trascurate le possibilità connesse al sorgere di industrie automobilistiche locali soprattutto nei paesi in fase di sviluppo, laddove, attraverso opportuni incentivi, viene in genere favorita la creazione di iniziative di montaggio da parte di produttori stranieri affermati, con tendenza alla progressiva « nazionalizzazione » del prodotto attraverso la costruzione

RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE DI AUTOVETTURE PER CLASSI DI CILINDRATA: ITALIA - GERMANIA



in loco di un sempre maggior numero di componenti. Tali possibilità si concretano sia nelle esportazioni di gruppi completi nella fase iniziale e di parti nel periodo di transizione, sia in eventuali partecipazioni nelle nuove industrie locali. Come si vedrà più innanzi, anche la nostra società è già impegnata in queste forme di collaborazione.

I programmi Alfa Romeo

Sulla base di questi principi sono stati formulati i programmi di sviluppo della società, già da tempo in corso di realizzazione.

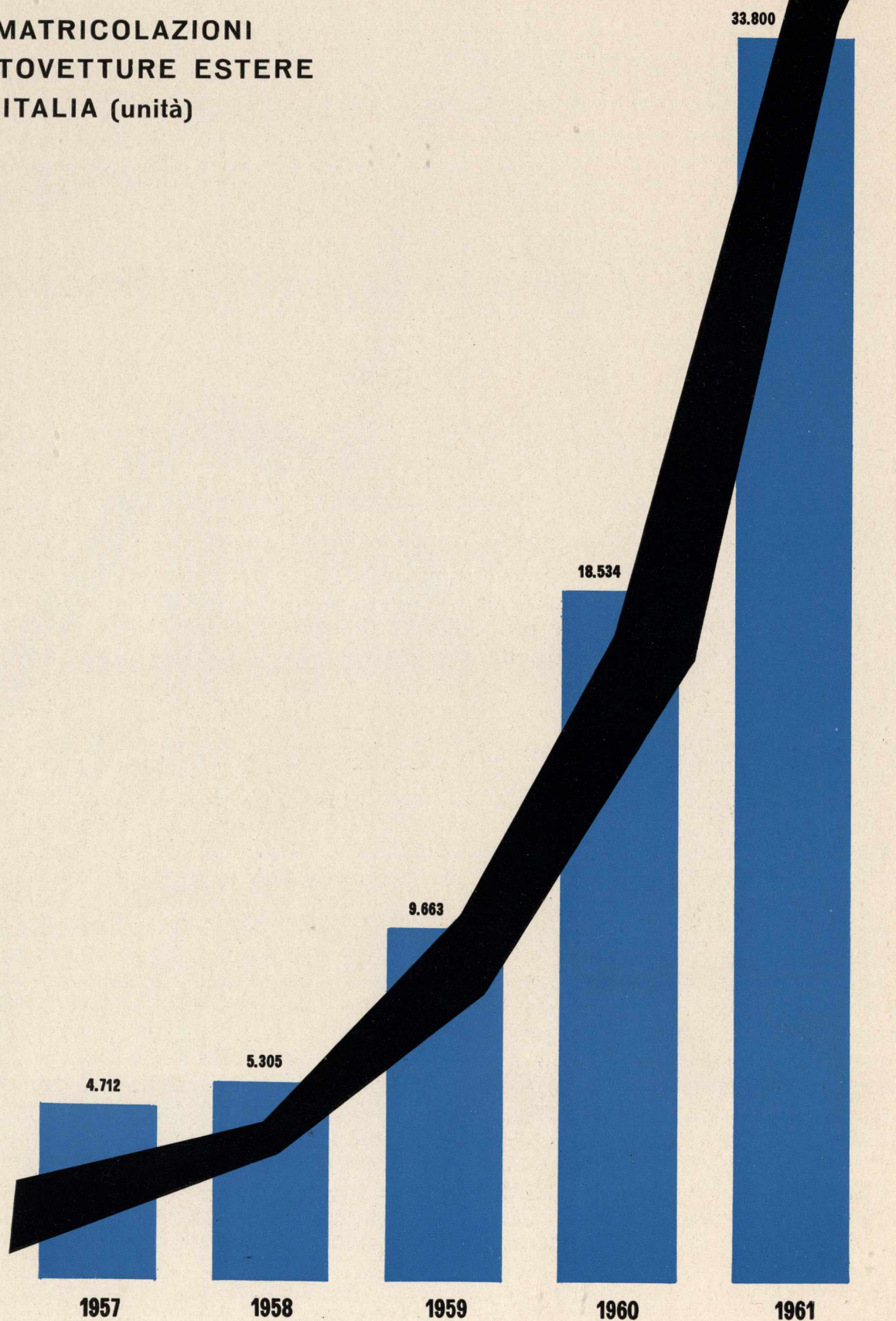
Le caratteristiche della nostra produzione, il cui elevato livello qualitativo è generalmente riconosciuto ed apprezzato, ci permettono di agire verso una clientela qualificata. L'apertura dei mercati internazionali, se, come visto, porterà viva in Italia la concorrenza di tante marche estere, potrà agevolare le nostre esportazioni verso i paesi stranieri a più alto livello di reddito e di motorizzazione, dove quella particolare clientela è più diffusa. Non va peraltro trascurato il fatto che, data la prevalenza sempre più accentuata delle medie cilindrato nella produzione di alcuni affermati produttori europei, l'Alfa Romeo incontrerà, nella sua azione di penetrazione, una concorrenza particolarmente agguerrita.

Occorrerà, pertanto, che la nostra produzione mantenga le sue tradizionali caratteristiche qualitative che la distinguono ed anzi le migliori, in rapporto al progredire delle produzioni degli altri, e ciò con mezzi che ne consentano una crescente economicità. I problemi che ci si presentano sono quindi quelli di sviluppare adeguatamente le attività dell'azienda, di intensificare il processo di meccanizzazione e di razionalizzazione delle produzioni, di ampliare e migliorare l'organizzazione nazionale ed estera di vendita e di assistenza alla clientela.

Su queste direttrici, anche durante l'ultimo esercizio, la Vostra società ha indirizzato la propria azione. Sono proseguiti regolarmente i lavori per la realizzazione della prima fase del nuovo stabilimento di Arese.

Sono anche proseguiti i lavori di ampliamento e ammodernamento dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, al quale — con l'ormai avvenuto concentramento di tutta la produzione di automezzi per usi commerciali — è stata data una maggiore autonomia e responsabilità funzionale. L'adeguato sviluppo di questo ramo di attività costituisce un aspetto sul quale si concentra, attualmente, la nostra attenzione.

**IMMATRICOLAZIONI
AUTOVETTURE ESTERE
IN ITALIA (unità)**



1957

1958

1959

1960

1961

Presso il centro di Pomigliano sono recentemente entrati in servizio un nuovo reparto, assai modernamente attrezzato, per la revisione e la produzione di parti di motori a reazione per aeroplani, e l'impianto per la produzione in serie dei motori Diesel che l'Alfa Romeo fabbrica per conto della Régie Nationale des Usines Renault.

In accordo con la politica di industrializzazione del Mezzogiorno, nel pieno convincimento di operare utilmente anche sul piano aziendale, è stato poi deciso di avviare quanto prima, anche in questo stabilimento, la parziale produzione e il montaggio della nuova vettura utilitaria Renault «R4». Trattasi di una nuova iniziativa industriale automobilistica nel Sud d'Italia dalla quale ci attendiamo promettenti risultati. La distribuzione di questo prodotto verrà effettuata da una società commerciale, costituita pariteticamente tra l'Alfa Romeo e la Renault, denominata «Sviluppo Automobilistico Meridionale S.p.A.» con sede in Napoli.

In proposito facciamo presente che la collaborazione con la grande azienda francese continua a svilupparsi in modo soddisfacente, dimostrando di rispondere ad una utile e lungimirante funzione di integrazione industriale sul piano internazionale, che l'evolversi del Mercato Comune Europeo e la probabile realizzazione di più vaste aree ad economia integrata potranno rendere sempre più opportuna.

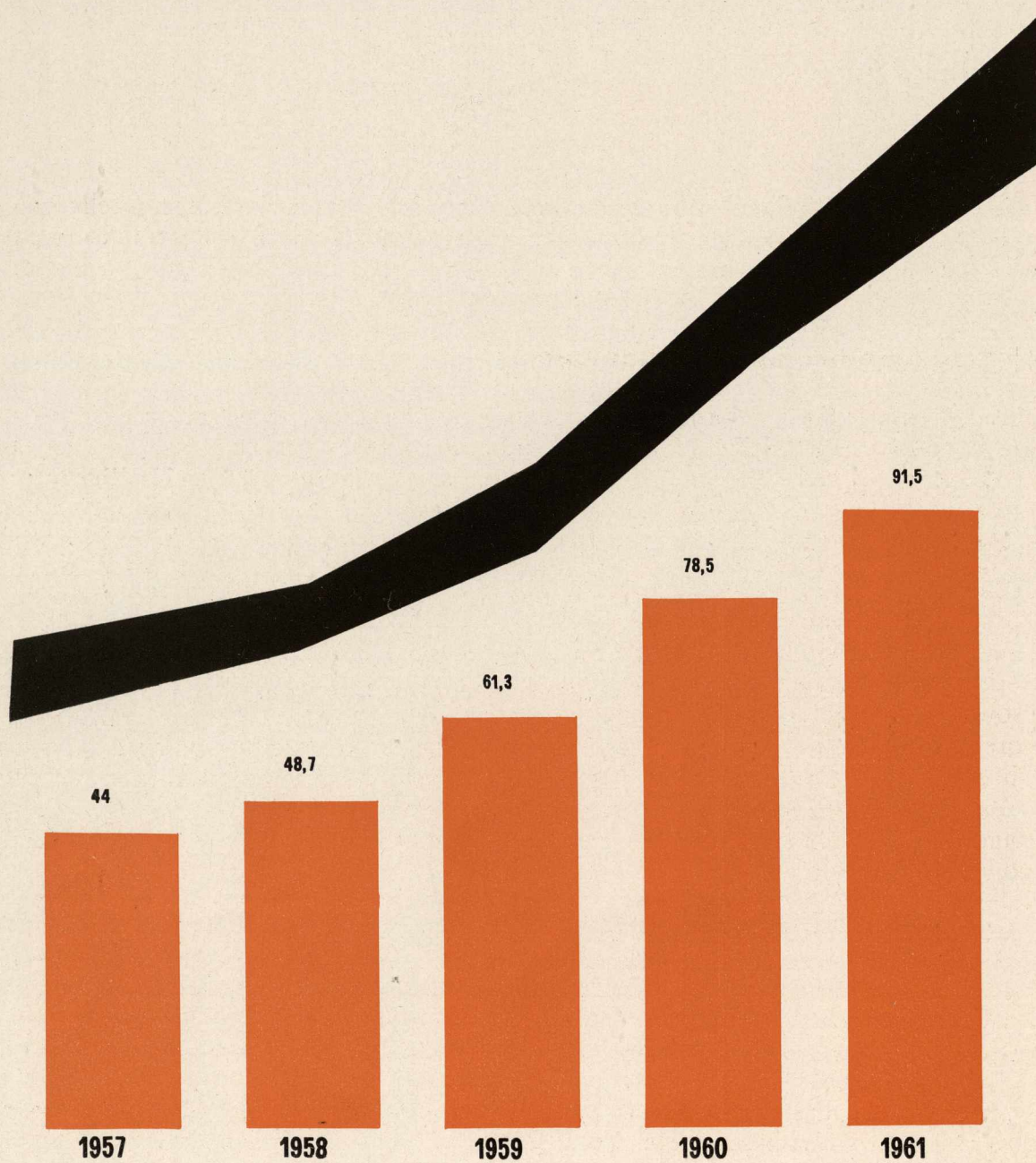
Gli investimenti in impianti effettuati nel corso del 1961, in relazione ai programmi di cui si è detto, sono stati di circa 20 miliardi di lire, di cui circa 4 relativi allo stabilimento di Pomigliano. Nel settore commerciale, mentre continuano gli studi organizzativi e di sviluppo, è proseguita l'opera di completamento e rafforzamento dell'organizzazione di vendita in Italia: è stato predisposto l'ampliamento di alcune filiali, e si sono iniziati i lavori relativi a quella di Roma; è stato inoltre deciso di aprire una nuova filiale a Genova.

All'estero, le due organizzazioni dirette di vendita, Alfa Romeo Inc. di Newark (USA) e l'Alfa Romeo Vertriebsgesellschaft m.b.h. di Francoforte, sono ormai entrate in fase di regolare funzionamento, con soddisfacenti risultati, aggiungendosi così alla «S.A. per il Commercio dei Prodotti Alfa Romeo» di Lugano. In Francia è stata aperta una delegazione a Parigi, mentre sono allo studio iniziative in diversi altri paesi.

Sono proseguiti i rapporti di collaborazione con la Fábrica Nacional de Motores di Rio de Janeiro, malgrado gravi difficoltà derivanti da situazioni locali che non mancano di causare intralci all'attività di detta società. Analogamente è proseguito il montaggio, in Spagna, dell'autofurgone «Romeo» sulla base degli accordi con la Fadisa di Madrid, mentre promettenti

FATTURATO ALFA ROMEO

in miliardi di lire



risultati sta dando la nostra attività di montaggio in Sud Africa, per lo sviluppo della quale è in corso la costituzione di una società locale. Altre analoghe iniziative sono allo studio in paesi che interessano la nostra futura espansione.

Andamento commerciale e produttivo

Le vendite dell'Alfa Romeo nel 1961 hanno segnato ancora un notevole passo avanti. In modo particolare il collocamento della « Giulietta », nei vari modelli berlina e sportivi, ha fatto registrare incrementi, rispetto al 1960, del 56% sul mercato interno e del 73% all'estero. Anche per le vetture tipo « 2000 » gli aumenti sono stati notevoli: 55% in Italia e 50% all'esportazione. La crescente affermazione della nostra azienda sul mercato nazionale trova riscontro nei seguenti dati: nel 1951 su 1000 autovetture circolanti in Italia soltanto 7 portavano il marchio Alfa Romeo; nel 1956 questo numero era salito a 22 e alla fine del 1961 esso ha raggiunto le 67 unità. Particolarmente significativo è stato il successo della « Giulietta »; questa brillante vettura incontra, tuttora, il pieno favore del pubblico ed è prevedibile che il successo continuerà per lungo tempo. Grosso modo, sui livelli dell'anno precedente si sono invece mantenute le vendite della « Dauphine », limitate, in base agli accordi esistenti con la Renault, al solo mercato italiano. A questa vettura, della quale come noto l'Alfa Romeo esegue la parziale fabbricazione e il montaggio, è stata affiancata negli ultimi mesi la versione « Ondine », mentre, come già detto, è prossimo l'inizio a Pomigliano della parziale produzione e del montaggio della nuova « R4 ».

Lievi miglioramenti hanno segnato le vendite degli autofurgoni tipo « Romeo » e degli autocarri tipo « Mille », mentre un forte incremento si è avuto nel campo degli autobus e dei filobus, in relazione soprattutto a forniture destinate all'estero. In complesso, il numero dei veicoli venduti nel 1961 è molto prossimo a 66.000, di cui 61.500 vetture.

Sono state indicate in precedenza le percentuali di incremento delle nostre esportazioni per le « Giulietta » e le « 2000 »: in complesso sono stati destinati ai mercati esteri rispettivamente il 23% circa delle autovetture Alfa Romeo collocate sul mercato nel 1961 e il 27,4% degli autoveicoli industriali. I paesi più importanti verso i quali abbiamo esportato i nostri prodotti sono gli Stati Uniti d'America con il 24% del totale esportato, la Svizzera con il 20%, la Francia con il 16%. È interessante rilevare che nella Confederazione Elvetica, a fronte di un aumento delle immatricolazioni complessive del 22%, le nostre vendite sono aumentate dell'80% circa.

È certo peraltro che nella situazione di mercato che si va delineando e della quale abbiamo ampiamente detto in precedenza, il massimo impegno dovrà essere posto per aumentare la proporzione degli autoveicoli destinati alla esportazione. A tale necessità risponde appunto l'azione in corso per la ristrutturazione e il potenziamento della nostra organizzazione di vendita all'estero. Il fatturato complessivo della società è assommato, nel 1961, a 91,5 miliardi di lire, rispetto ai 78,5 del precedente esercizio e ai 61,3 del 1959. Nell'ultimo triennio, pertanto, l'aumento del fatturato Alfa Romeo è stato di circa il 49 %, nonostante i ribassi dei prezzi di listino apportati alla fine del 1960. Questi risultati sono stati ottenuti grazie anche allo sviluppo dell'attività della nostra consociata Co.Fi., che ha facilitato il collocamento dei nostri autoveicoli operando nel settore delle vendite a pagamento rateale, settore questo che anche nel nostro Paese — conformemente a quanto si verifica nei maggiori mercati esteri — appare destinato ad espandersi sensibilmente.

Nell'ultimo esercizio, il fatturato della Co.Fi. è aumentato del 33 % rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda il volume della produzione, già nella relazione dello scorso anno avevamo messo in evidenza che lo stabilimento del Portello veniva utilizzato ormai ai limiti della sua capacità produttiva, superando rilevanti difficoltà di ogni genere. Questa situazione ha caratterizzato anche il 1961: essa potrà gradualmente migliorare soltanto con la prossima entrata in funzione dei primi reparti del nuovo impianto di Arese.

In relazione al mantenimento della produzione sui livelli del 1960, da un lato, e, dall'altro, allo sviluppo delle vendite di cui si è detto, a fine anno le scorte a magazzino (vetture) si erano sensibilmente ridotte rispetto a quelle esistenti al termine del precedente esercizio.

Nel 1961 l'Alfa Romeo non ha lanciato sul mercato alcun nuovo modello di autoveicolo; a partire dal mese di settembre sono stati apportati alla « Giulietta » alcuni lievi mutamenti di ordine estetico e meccanico, mentre al Salone di Torino è stata presentata la « Ondine » Renault, che rappresenta una versione migliorata della « Dauphine ».

Si è detto precedentemente come la « Giulietta », largamente richiesta dai mercati nazionali e di esportazione, continuerà nel prossimo futuro ad essere prodotta; ciò non significa, ovviamente, che ogni attenzione non venga dedicata all'aggiornamento della produzione in previsione delle future necessità del mercato. In questo quadro ci piace sottolineare che al recente Salone di Ginevra è stata presentata la nuova « 2600 » nelle tre versioni berlina, sprint e spider. Il successo di questa vettura in Italia ed ovunque all'estero è stato vivissimo.

Sempre con riguardo alla suddetta azione di aggiornamento e integrazione della gamma produt-

tiva riteniamo sia il caso di far presente che la nostra società, come tutte le altre aziende automobilistiche, svolge costantemente una intensa attività sperimentale per la produzione di nuovi modelli il cui lancio nel tempo resta condizionato alla evoluzione della situazione di mercato. Ora, siamo spiacenti di dover rilevare che l'Alfa Romeo, come del resto l'intera industria automobilistica, subisce periodicamente sensibili danni di ordine commerciale, in relazione a indiscrezioni di stampa, spesso inesatte, che non possono non turbare il regolare andamento del mercato, in quanto determinano nel pubblico un ingiustificato attendismo. È significativo il fatto che autorevoli voci giornalistiche si sono recentemente elevate per deplorare questo stato di cose.

L'attività sportiva

Un fattore assai rilevante per il prestigio dell'Alfa Romeo è sempre lo sport automobilistico; per valutare l'importanza della sua influenza nel settore propagandistico è sufficiente considerare che molte case concorrenti, la cui produzione è normalmente priva di caratteristiche sportive si sono indotte a partecipare alle gare con squadre di piloti appositamente ingaggiati, con vetture particolarmente preparate e con l'appoggio di una diretta organizzazione.

Noi abbiamo mantenuto anche nel 1961 la politica di lasciare ai corridori l'iniziativa di partecipare alle corse con le vetture acquistate per i normali impieghi, assistendoli però in modo opportuno: con facilitazioni sulle riparazioni delle vetture impiegate in corsa; con l'assistenza durante le gare più importanti mediante squadre di meccanici specializzati; con l'istituzione di premi riservati ai classificati su Alfa Romeo ed aggiuntivi ai premi di gara, per i migliori piazzamenti ottenuti.

Le vetture impiegate dai corridori sportivi nel 1961 sono state: la Giulietta t.i. per la categoria Turismo e la Giulietta SZ per la categoria Gran Turismo. Di questa vettura, versione alleggerita della Giulietta Sprint Speciale già affermata nel 1960, è stata realizzata una seconda edizione nel 1961 a linea aerodinamica più accentuata, che ha consentito risultati ancora migliori. La nostra azione ha permesso di ottenere anche nel 1961, nonostante le aumentate difficoltà derivanti dal massiccio intervento delle case concorrenti, una numerosissima partecipazione di nostre vetture alle corse, nonché affermazioni di rilievo, in tutte le parti del mondo, in molte importanti gare. Quindici corridori hanno conseguito con vettura Alfa Romeo il titolo di cam-

pione nazionale: 4 in Italia, 2 in Germania, 1 in Austria, 1 in Portogallo, 1 in Jugoslavia, 1 in Sud Africa, 3 nel Messico, 2 negli Stati Uniti. Complessivamente sono stati conquistati 50 primi posti assoluti, 40 secondi posti assoluti, 200 vittorie di classe; fra le più importanti gare nelle quali ci siamo affermati ricordiamo il Rallye Lyon Charbonnières - Solitude, la Coppa delle Alpi, le Coppe di Bruxelles, la Mille Miglia, la 6 ore di Buenos Aires, la 6 ore di Dakar, la 3^a Carrera Presidencial, il Gran Premio della Repubblica Argentina.

L'Alfa Romeo si è inoltre aggiudicata — a punteggio pieno — la Coppa della C.S.I. (Commissione Sportiva Internazionale) per le vetture Gran Turismo (classe 1300 c.c.) del campionato mondiale Marche, vincendo la 12 ore di Sebring (Florida), la Targa Florio, la Coppa Intereuropa (Monza), il Gran Premio Pescara e classificandosi seconda alla 100 Km. al Nürburgring.

Ai risultati anzidetti vanno aggiunti quelli conseguiti in motonautica con motori Giulietta: il Record mondiale di velocità runabouts Européenne (classe 02, Km/h 87,38); il Record mondiale di velocità runabouts sport (classe 02, Km/h 103,90) il Record mondiale di velocità entro bordo corsa (classe 1300, Km/h 150,33); il Campionato italiano 1300 entro bordo corsa.

Il personale

Nell'esercizio in esame è continuato — sia pure in misura sensibilmente inferiore al 1960 — lo sviluppo dell'occupazione: l'organico è infatti passato da 10.638 a 11.149 lavoratori, con un aumento di 511 unità, pari al 4,8%.

Il maggior incremento si è verificato nel campo degli impiegati (+ 16,56%) ed è stato determinato dalle esigenze derivanti dalla realizzazione dei nuovi impianti, nonché dalla necessità di potenziare le strutture funzionali dell'azienda in vista dei previsti sviluppi della sua attività produttiva e commerciale.

È il caso di rilevare che, a fronte di 1.516 nuove assunzioni (760 impiegati e 756 operai), si sono avute, nel 1961, 1.005 diminuzioni per dimissioni, licenziamento o raggiunti limiti di età, (303 impiegati e 702 operai); il tasso di ricambio del personale è risultato cioè molto elevato presso la Vostra società, come del resto presso la maggior parte delle industrie italiane, specie delle regioni settentrionali. È questa una diretta conseguenza della situazione di tensione nella quale ormai si trova il mercato del lavoro anche in Italia, a seguito dell'acuta deficienza di personale qualificato che si riscontra nelle zone più industrializzate. In rapporto a tale situazione la poli-

tica del personale svolta dall'Alfa Romeo è stata di particolare impegno: in parallelo con la ricerca esterna — non certo agevole — di nuovi elementi già preparati, è proseguita intensa, attraverso i corsi svolti presso la Scuola Aziendale, l'opera di formazione professionale di tecnici e maestranze qualificate; opera che sarà ancora intensificata nel prossimo futuro, mediante nuove iniziative già in fase di attuazione, in relazione alle ulteriori prevedibili esigenze connesse ai programmi produttivi.

Il costo complessivo del personale, oneri compresi, è stato di circa 18 miliardi: l'aumento rispetto al 1960 — pari al 16% — risulta dovuto, oltre che all'incremento del numero degli addetti ed a quello della misura delle retribuzioni, anche ad una sensibile maggiorazione dei contributi per la Cassa Assegni Familiari e per l'Assicurazione Infortuni, per effetto di provvedimenti legislativi entrati in vigore nel corso dell'anno. Ulteriori sensibili incrementi si sono verificati all'inizio dell'esercizio in corso a causa sia dei provvedimenti presi per frenare l'alto flusso di ricambio che caratterizza tutto il mercato del lavoro del nord-Italia, sia delle pressioni sindacali, sia dell'aumento della contingenza. Quest'ultima ha registrato, infatti, lo scatto di un punto a febbraio e di ben tre punti a maggio, ciò che non si verificava dal 1956. Per quanto riguarda quest'ultima posta si tenga presente che lo scatto di un punto, sul costo annuo medio del lavoro e in base alle ore programmate, si traduce per la azienda in un maggior onere di circa 115 milioni. Le attività sociali — colonie, assistenza mutualistica integrativa, iniziative culturali e ricreative — hanno avuto, nel corso dell'esercizio considerato, un normale svolgimento. Nell'intento di assicurare una maggiore unità di indirizzo nel funzionamento di tutti gli organismi aziendali che operano nel campo in esame, è stato creato un Centro Sociale, il quale curerà, appunto, l'ulteriore sviluppo dell'azione di solidarietà dell'azienda nei confronti dei propri dipendenti. Un cenno particolare merita infine l'opera per la prevenzione degli infortuni sul lavoro: anche in questo settore l'azione sarà sviluppata al fine di conseguire rapidamente i migliori risultati possibili. Al personale che ha prestato la sua cooperazione va il nostro riconoscimento. Sul miglior spirito di collaborazione la società confida per realizzare con successo i suoi impegnativi programmi.

Signori Azionisti,

dopo le premesse generali che siamo venuti illustrandoVi, possiamo ad esaminare le voci più importanti dello Stato Patrimoniale e del « Conto Profitti e Perdite », considerando le variazioni di maggior rilievo rispetto al Bilancio dell'esercizio 1960:

STATO PATRIMONIALE

Commentiamo qui di seguito le principali variazioni della situazione patrimoniale:

Attivo

<i>Capitale immobilizzato</i>		31/12/61	31/12/60
Terreni	L.mil.	3.222	2.843
Fabbricati	»	9.967	7.361
	L.mil.	13.189	10.204
Impianti e Macchinari	»	34.943	21.537
Mobili e arredi	»	1.514	1.117
Impianti in corso di costruzione	»	1.582	—
	TOTALE L.mil.	51.228	32.858

L'aumento complessivo delle immobilizzazioni è stato di . . . L.mil.

Per valutare l'esatta consistenza degli immobilizzi effettuati durante l'anno è però necessario tener conto anche degli anticipi versati a fornitori per impianti, che sono passati da L.mil. 4.460 nel 1960 a L.mil. 6.750 nel 1961, con un incremento di . . . »

TOTALE L.mil.

18.370

2.290

20.660

L'incremento, risultante per i terreni, è dovuto: ad acquisti per il completamento dell'area destinata al nuovo Stabilimento di Arese; all'acquisto del terreno per la erigenda Filiale di Firenze; inoltre, ad acquisti diversi di minor rilievo.

L'aumento che si riscontra per le altre voci è dovuto alle costruzioni ed alle installazioni in corso per lo stabilimento di Arese, oltre che all'ampliamento dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, sia per l'ammodernamento e lo sviluppo del settore aviazione, sia per l'installazione delle nuove linee di produzione dei motori Diesel Renault.

Il dettaglio degli investimenti effettuati nell'anno (al netto delle alienazioni) è il seguente:

	Portello Arese	Pomigliano	Filiali	Totale
Terreni	L.mil. 290	15	74	379
Fabbricati	» 2.564	—	42	2.606
Impianti e macchinario	» 10.621	2.733	52	13.406
Mobili e arredi	» 351	7	39	397
Impianti in corso di costruzione	» 389	1.193	—	1.582
	<u>L.mil. 14.215</u>	<u>3.948</u>	<u>207</u>	<u>18.370</u>

Partecipazioni azionarie

Esposte in questo bilancio per	L.mil. 2.187
Figuravano in bilancio al 31 dicembre 1960 per	» 326
presentano quindi un incremento di	<u>L.mil. 1.861</u>

dovuto:

— al versamento in conto capitale alla Soc. Spica	L.mil. 500
— alla partecipazione all'aumento capitale della Fábrica Nacional de Motores — Rio de Janeiro — effettuato a mezzo fornitura di macchinari ed attrezzature per la produzione dell'autovettura tipo « 2000 » e di nostri crediti per consulenza	» 1.161
— alla costituzione di nuove affiliate estere: Alfa Romeo — Francoforte ed Alfa Romeo Inc. — Newark	» 110
— a partecipazioni minori	» 90
	<u>L.mil. 1.861</u>

Rimanenze

	31/12/61	31/12/60
Materie prime, materiali e prodotti	L.mil. 28.407	26.374
Prodotti in lavorazione — lavori in corso.	» 12.198	11.688
TOTALE	<u>L.mil. 40.605</u>	<u>38.062</u>

L'aumento delle voci « materie prime, materiali e prodotti finiti » e « prodotti in lavorazione » è da mettersi in relazione alla maggiore attività produttiva.

I valori delle rimanenze, come quelli delle altre attività, sono stati determinati, come in precedenza, secondo le vigenti disposizioni di legge.

Conti finanziari

		31/12/61	31/12/60
Cassa	L.mil.	424	235
Banche	»	895	940
Effetti da esigere	»	2.456	1.307
Titoli a reddito fisso	»	250	93
TOTALE	L.mil.	<u>4.025</u>	<u>2.575</u>

La voce « effetti da esigere » va attribuita, nella quasi totalità, ad esportazioni effettuate con pagamenti dilazionati. Lo smobilizzo è già stato effettuato o è in corso a mezzo di anticipazioni effettuate dagli Istituti finanziari specializzati.

L'incremento dei « Titoli a reddito fisso » è dovuto ad un versamento effettuatoci dallo Stato a risarcimento di danni subiti per la requisizione della nostra filiale di Addis Abeba.

Crediti ed attività varie

		31/12/61	31/12/60
Clienti	L.mil.	8.415	15.349
Società collegate	»	2.573	673
Fornitori per anticipi	»	7.569	5.939
Debitori, ratei e spese anticipate	»	7.634	6.971
TOTALE	L.mil.	<u>26.191</u>	<u>28.932</u>

I crediti verso i clienti sono diminuiti in conseguenza del pagamento da parte della Fábrica Nacional de Motores di quanto dovutoci per forniture effettuate durante il 1960 con pagamenti dilazionati.

L'aumentata esposizione verso società collegate è stata determinata da crediti sorti nei confronti delle due nuove affiliate estere, di cui Vi abbiamo detto, per la vendita di vetture sui rispettivi

mercati. Hanno concorso ad aumentare l'esposizione anche le due altre società: Co.Fi. - Commerciale Finanziaria e Società per la vendita dei prodotti Alfa Romeo - Lugano, in conseguenza delle maggiori vendite effettuate per loro tramite.

I « fornitori per anticipi » riguardano in maggioranza i nuovi impianti.

L'aumento dei debiti diversi è dovuto a varie cause connesse con lo sviluppo delle nostre attività. In particolare ha concorso l'incremento del credito vantato verso lo Stato per rimborso della IGE e di dogane sulla esportazione, passato da L.mil. 1.850 nel 1960 a L.mil. 2.411 nel 1961.

Passivo

Fondo ammortamento al 31 dicembre 1961	L.mil.	13.771
Fondo ammortamento al 31 dicembre 1960	»	11.055
Incremento	L.mil.	<u>2.716</u>
Tale incremento corrisponde allo stanziamento di ammortamenti ordinari dell'esercizio	L.mil.	2.285
Integrato dallo stanziamento di ammortamenti anticipati per	»	601
	L.mil.	2.886
al netto delle quote afferenti ad immobilizzazioni alienate	»	<u>170</u>
	L.mil.	<u>2.716</u>
Fondo indennità licenziamento al 31 dicembre 1961	L.mil.	6.176
Fondo indennità licenziamento al 31 dicembre 1960	»	5.202

Il fondo copre l'impegno per l'indennità di licenziamento a favore di tutto il personale in forza al 31 dicembre 1961.

<i>Debiti finanziari</i>		31/12/61	31/12/60
Mutui	L.mil.	34.547	524
Istituti finanziari e Banche	»	20.005	44.990
TOTALE		L.mil. <u>54.552</u>	<u>45.514</u>

L'aumento complessivo dei debiti finanziari trova giustificazione negli investimenti effettuati per i nuovi impianti. In considerazione di ciò abbiamo cercato ed ottenuto di consolidare buona parte dei nostri debiti finanziari in mutui a lungo termine. Più precisamente abbiamo concluso i seguenti mutui:

- Mutuo I.M.I. di L.mil. 31.008 che dovremo rimborsare in 29 rate semestrali a partire dal 1° aprile 1962;
- Mutuo ISVEIMER di » 3.125 specificatamente destinato al finanziamento dell'ampliamento dello Stabilimento di Pomigliano e che dovremo rimborsare in 11 rate semestrali a partire dal 20 settembre 1962.

<i>Debiti e passività varie</i>		31/12/61	31/12/60
Fornitori	L.mil.	18.625	18.021
Società collegate	»	10	312
Clienti per anticipi	»	355	452
Crediti diversi, ratei e spese da liquidare	»	5.666	5.525
TOTALE		L.mil. <u>24.656</u>	<u>24.310</u>

Nulla di particolare vi è da segnalare per queste voci, salvo la riduzione di nostri debiti verso società consociate in conseguenza dei pagamenti effettuati alle Società Motomeccanica e Spica.

Capitale sociale e riserva

		31/12/61	31/12/60
Capitale sociale	L.mil.	24.000	16.000
Riserva statutaria	»	46	29
Riserva straordinaria	»	10	10
Riserva inesigibilità crediti	»	500	—
Utili esercizi precedenti	»	115	285
TOTALE	L.mil.	<u>24.671</u>	<u>16.324</u>

Il capitale sociale è aumentato in conseguenza dell'aumento da Voi deliberato in sede di assemblea straordinaria il 30 giugno 1961. L'aumento ha avuto regolare svolgimento nel periodo dal 20 settembre al 30 settembre 1961.

L'incremento della « riserva ordinaria » e la creazione della « riserva inesigibilità crediti » sono conseguenza di quanto da Voi deliberato in sede di assemblea ordinaria, sempre il 30 giugno 1961. Passiamo ora al:

Conto perdite e profitti

		1961	1960
Utili lordi industriali	L.mil.	<u>11.874</u>	<u>9.865</u>

Oneri generali

— ammortamenti normali	L.mil.	2.285	2.167
— ammortamenti anticipati	»	601	107
	L.mil.	2.886	2.274
— spese generali	»	6.284	4.906
— oneri finanziari	»	2.294	1.988
— perdite su partecipazioni	»	—	349
TOTALE	L.mil.	<u>11.464</u>	<u>9.517</u>

Gli « utili lordi industriali » dell'esercizio ammontano a L.mil. 11.874 con un aumento del 20% sul 1960.

Gli ammortamenti sono stati calcolati sulla base delle aliquote consentite dalle vigenti disposizioni fiscali.

Le spese generali sono aumentate in conseguenza della maggiore attività di vendita e per l'adeguamento della struttura dei vari servizi in funzione degli sviluppi futuri della azienda.

Gli oneri finanziari sono aumentati in conseguenza dei maggiori capitali richiesti sia dalle nuove immobilizzazioni sia dall'esercizio.

Il bilancio che presentiamo alla Vostra approvazione chiude con un utile di	L.	409.953.184
di cui come da statuto il 5 % deve essere destinato alla riserva ordinaria	»	<u>20.497.660</u>

residuano	L.	<u><u>389.455.524</u></u>
---------------------	----	---------------------------

che Vi proponiamo di rinviare a nuovo.

A norma dell'art. 23 dello Statuto Sociale il Consiglio rassegna il mandato per scadenza del termine e mentre Vi ringrazia per la fiducia che gli avete accordato, Vi ricorda che dovete fissare il numero degli Amministratori per l'esercizio in corso e dar luogo alla loro elezione.

Il dott. Antonio Toraldo di Francia ha rassegnato le dimissioni da Sindaco della società. Nel mentre lo ringraziamo per la valida opera prestata all'azienda Vi invitiamo ad eleggere il suo sostituto per completare il Collegio Sindacale.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Maggio 1962

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

Signori Azionisti,

Il Bilancio che il Consiglio di Amministrazione ha redatto e che viene sottoposto alla Vostra approvazione presenta i seguenti dati complessivi:

Conto Patrimoniale:

Attività	L. 124.236.690.627
Passività	L. 99.155.707.724
Capitale sociale, riserve e utili non distribuiti degli esercizi precedenti »	24.671.029.719
	» 123.826.737.443
Utile dell'esercizio 1961	L. 409.953.184

Conto economico:

Utile lordo industriale	L. 11.874.467.657
Spese	» 11.464.514.473
Utile dell'esercizio come sopra	L. 409.953.184
I Conti d'Ordine pareggiano nella somma di L. 8.734.309.759.	

Il Bilancio emerge da una contabilità ben tenuta, con tutti i libri prescritti, alla quale esso corrisponde in tutte le sue voci che sono state da noi controllate.

Le valutazioni dei vari elementi che compongono il Bilancio sono state effettuate con cura e con rispetto delle norme prescritte dalla legge.

I residui ed i ratei di competenza dell'esercizio sono stati calcolati esattamente anche per quanto

riguarda l'integrazione del Fondo per l'indennità di liquidazione di tutto il personale, che ha raggiunto la somma di L. 6.175.668.931 che corrisponde agli oneri maturati alla data di chiusura del Bilancio.

Gli ammortamenti sono stati computati in misura contenuta nei limiti consentiti dalle disposizioni vigenti e ammontano, per l'esercizio in esame, complessivamente a L. 2.886.272.133. Durante l'esercizio abbiamo effettuato i prescritti controlli e particolarmente ci siamo resi conto della regolare tenuta della contabilità.

Abbiamo assistito alle riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Tenuto conto di quanto Vi abbiamo esposto esprimiamo il parere che il Bilancio e la proposta di destinazione dell'utile che il Consiglio di Amministrazione Vi sottopone, meritino la Vostra approvazione.

I SINDACI

Gr. Uff. Rag. ARGENTINO RICCA
Dr. MARIO BACCANI
Rag. VITO MAIOLINO
Comm. Dr. ANGIOLO MERLINI
Dr. ANTONIO TORALDO DI FRANCIA

Maggio 1962

CONTO PERDITE E PROFITTI

	Esercizio 1961	Esercizio 1960
Ammorta- menti . . L.	2.886.272.133	2.274.188.798
Spese gen. »	6.284.372.084	4.905.971.170
Spese fi- nanziarie . »	2.293.870.256	1.988.511.861
	<u>L. 11.464.514.473</u>	<u>9.168.671.829</u>

Perdite su partecipaz. »	—	349.125.000
	<u>L. 11.464.514.473</u>	<u>9.517.796.829</u>
Utile netto »	409.953.184	346.885.405
	<u>L. 11.874.467.657</u>	<u>9.864.682.234</u>

	Esercizio 1961	Esercizio 1960
Utili lordi industriali L.	11.874.467.657	9.864.682.234
	<u>L. 11.874.467.657</u>	<u>9.864.682.234</u>
	<u>L. 11.874.467.657</u>	<u>9.864.682.234</u>

IL COLLEGIO SINDACALE

Gr. Uff. Rag. ARGENTINO RICCA - Presidente
 Dr. MARIO BACCANI
 Rag. VITO MAIOLINO
 Comm. Dr. ANGIOLO MERLINI
 Dr. ANTONIO TORALDO DI FRANCIA

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Dr. GIUSEPPE LURAGHI

L'AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE

Dr. ANTONIO MANGANO

BILANCIO

Attivo

	31-12-1961	31-12-1960
<i>Capitale immobilizzato</i>		
Beni immobili L.	13.188.619.298	10.204.060.851
Impianti e macchinari »	34.942.896.229	21.537.062.181
Impianti in corso di costruzione. . . »	1.581.898.842	—
Mobili, arredamento ed attrezzature d'ufficio »	1.514.569.373	1.116.635.909
L.	51.227.983.742	32.857.758.941
<i>Partecipazioni</i> L.	2.187.454.704	326.449.175
<i>Merci - Materiali e lavori</i>		
Materie prime, materiali e prodotti finiti L.	28.406.784.677	26.374.004.358
Prodotti in lavorazione - lavori in corso »	12.198.549.584	11.687.779.297
L.	40.605.334.261	38.061.783.655
<i>Conti finanziari</i>		
Casse L.	423.561.816	235.117.269
Banche »	894.933.081	940.086.358
Effetti da esigere. »	2.456.326.339	1.306.708.814
Titoli a reddito fisso »	249.783.484	93.056.257
L.	4.024.604.720	2.574.968.698
<i>Crediti ed attività varie</i>		
Clienti L.	8.414.759.391	15.348.919.818
Società collegate »	2.572.663.301	672.619.180
Fornitori per anticipi »	7.569.535.289	5.939.447.666
Debitori diversi, ratei e spese anticipate »	7.634.355.219	6.970.529.602
L.	26.191.313.200	28.931.516.266
<i>Totale attivo</i> . . . L.	124.236.690.627	102.752.476.735
<i>Conti d'ordine</i>		
Cauzione Amministratori L.	3.000.000	3.600.000
Altri conti d'ordine »	8.731.309.759	8.602.443.903
L.	8.734.309.759	8.606.043.903
TOTALE GENERALE L.	132.971.000.386	111.358.520.638

IL COLLEGIO SINDACALE

Gr. Uff. Rag. ARGENTINO RICCA - Presidente

Dr. MARIO BACCANI
Rag. VITO MAIOLINO

Comm. Dr. ANGIOLO MERLINI
Dr. ANTONIO TORALDO DI FRANCIA

Passivo

	31-12-1961	31-12-1960
<i>Fondi ammortamento</i> L.	13.771.303.726	11.054.920.266
<i>Fondo indennità licenziamento personale</i> . L.	6.175.668.931	5.202.038.027
<i>Debiti finanziari</i>		
Mutui (assistiti da garanzie reali) . . . L.	34.547.490.078	524.535.193
Istituti finanziari e banche <i>Mutui</i> . . »	20.005.183.984	44.989.517.355
L.	54.552.674.062	45.514.052.548
<i>Effetti da pagare - debiti e passività varie</i>		
Fornitori L.	18.624.858.150	18.020.712.797
Società collegate »	10.366.403	312.132.865
Clienti per anticipi »	354.645.918	452.091.395
Creditori diversi ratei e spese da liquidare »	5.666.190.534	5.525.499.118
L.	24.656.061.005	24.310.436.175
<i>Totale passivo</i> . . . L.	99.155.707.724	86.081.447.016
<i>Patrimonio netto</i>		
<i>Capitale sociale</i>		
n. 24.000.000 azioni da L. 1.000 cad. L.	24.000.000.000	16.000.000.000
<i>Riserve</i>		
Statutaria L.	46.370.874	29.026.604
Straordinaria »	10.000.000	10.000.000
Riserva inesigibilità crediti »	500.000.000	—
L.	556.370.874	39.026.604
<i>Utili</i>		
Esercizi precedenti L.	114.658.845	285.117.710
Esercizio 1961 »	409.953.184	346.885.405
L.	524.612.029	632.003.115
<i>Totale patrimonio netto</i> L.	25.080.982.903	16.671.029.719
<i>Conti d'ordine</i>		
Amministratori per cauzioni L.	3.000.000	3.600.000
Altri conti d'ordine »	8.731.309.759	8.602.443.903
L.	8.734.309.759	8.606.043.903
TOTALE GENERALE . L.	132.971.000.386	111.358.520.638

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
Dr. GIUSEPPE LURAGHI

L'AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE
Dr. ANTONIO MANGANO

L'Assemblea ha approvato il bilancio, il conto profitti e perdite nonché i relativi provvedimenti proposti. Ha nominato per acclamazione il nuovo consiglio di Amministrazione, confermando gli amministratori uscenti, signori:

DE GASPERI Dott. AUGUSTO
FIDANZA Dott. Ing. ERALDO
GIAMBELLI Dott. Ing. AGOSTINO
LURAGHI Dott. GIUSEPPE
MAGRI' Dott. SALVATORE
MANGANO Dott. ANTONIO
MANUELLI Dott. Prof. ERNESTO
MEDA On. Avv. LUIGI
MEDUGNO Dott. Leopoldo
SERANGELI Dott. ALDO
TOMASELLI Gen. EMILIO
VELANI Dott. Ing. BRUNO
VERCESI Avv. MARCO

Ha eletto in sostituzione del Dott. Toraldo di Francia, il nuovo sindaco Dott. Gaetano Cortesi.

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI - PARTE STRAORDINARIA

Signori Azionisti,

siete convocati anche in Assemblea straordinaria per deliberare in merito alla proposta di concentrazione, nella Società, dell'Azienda industriale di Pomigliano d'Arco (provincia di Napoli) di proprietà della Metalmeccanica Meridionale S.p.A., Società con sede legale in Pomigliano d'Arco e ivi svolgente la sua attività.

Questa operazione trasferirà alla Società la proprietà dei terreni, fabbricati e installazioni costituenti lo Stabilimento di Pomigliano d'Arco. Ciò permetterà ulteriori potenziamenti tecnici ed economici di tale complesso costituente una organica attività produttiva.

Per l'operazione in parola la Società beneficerà delle particolari provvidenze fiscali disposte per le operazioni di concentrazione industriale nell'Italia meridionale dalla Legge 29 luglio 1957 n. 634 e in particolare dell'art. 38 di detta legge. Per quanto concerne i beni in natura, oggetto del conferimento, è stata presentata un'apposita relazione di stima redatta dal perito nominato con decreto del 19 gennaio 1962 del Tribunale di Napoli ai sensi degli artt. 2440 e 2343 C.C. e asseverata da giuramento in data 19 maggio 1962. Tale perizia contiene la descrizione e la valutazione dei suddetti beni.

La concentrazione del complesso aziendale industriale di Pomigliano d'Arco verrà compiuta in base alla seguente situazione patrimoniale:

Attività

Terreni	L.	58.822.220
Fabbricati	»	1.215.934.648
Impianti	»	106.295.248
Macchinario	»	44.352.202
Mobili e arredi	»	3.780.034
		<hr/>
	L.	1.429.184.352

Passività

Debiti verso la Finmeccanica che gravano sulle attività di cui sopra . .	L. 929.184.352
Valore netto di concentrazione	L. 500.000.000

In corrispettivo del conferimento suddetto, la Società assegnerà alla Metalmeccanica Meridionale S.p.A. n. 500.000 azioni privilegiate, del valore nominale di L. 1.000 cadauna, che emetterà alla pari in occasione e per gli effetti della concentrazione stessa, a valere sull'aumento di capitale di cui alla successiva nostra proposta.

Siete infatti chiamati a deliberare in merito alla proposta di aumentare il capitale della Vostra Società da 24 miliardi di lire (tutti interamente versati) a 30 miliardi di lire, mediante emissione di n. 6 milioni di azioni privilegiate da nominali L. 1.000 cadauna, delle quali n. 500.000 da corrispondere alla Metalmeccanica Meridionale S.p.A. per l'operazione sopra illustrata, e n. 5.500.000 da offrirsi in opzione agli attuali azionisti in ragione di una azione nuova per ogni quattro azioni ordinarie possedute, in quanto ci siamo assicurati che il gruppo detentore della maggioranza azionaria metta a disposizione gratuitamente i buoni frazionari per consentire agli altri azionisti la sottoscrizione delle nuove azioni nella proporzione sopraindicata.

Il privilegio accordato ai complessivi 6 milioni di azioni di cui sopra consisterà nel diritto di priorità sia nel pagamento dei dividendi, sino alla concorrenza del 6% sul valore nominale delle azioni, non cumulabile da un esercizio all'altro, sia nel rimborso del capitale fino alla concorrenza del valore nominale di dette azioni nel caso di scioglimento della Società.

L'attribuzione dei privilegi di cui sopra non comporterà la limitazione prevista dall'art. 2351 C.C. e pertanto dette azioni daranno diritto di voto, oltre che per le deliberazioni di cui all'articolo 2365 C.C., anche per quelle di cui all'art. 2364 C.C.

Per il caso in cui accoglieste la nostra proposta di aumento del capitale nei termini sopra esposti, Vi proponiamo di modificare gli articoli 5 - 18 - 34 e 37 dello Statuto Sociale secondo il nuovo testo:

ART. 5

Il capitale sociale è di L. 24.000.000.000 (lire ventiquattromiliardi) diviso in n. 24.000.000 (ventiquattromilioni) di azioni del valore nominale di Lire 1.000 (lire mille) ciascuna.

Il capitale sociale è di lire 30.000.000.000 (trentamiliardi) diviso in n. 30.000.000 (trentamiliioni) di azioni del valore nominale di L. 1.000 (mille) ciascuna, delle quali n. 24.000.000 (ventiquattromilioni) ordinarie e n. 6.000.000 (seimilioni) privilegiate.

Le suddette azioni privilegiate godono del diritto di priorità nel pagamento del dividendo e nel rimborso del capitale nel caso di scioglimento della Società ai sensi degli artt. 34 e 37 del presente statuto.

Esse sono parificate nel voto alle azioni ordinarie.

ART. 18

Ogni azione dà diritto ad un voto ed ogni azionista ha tanti voti, quante sono le azioni che egli possiede o rappresenta.

Ogni azione dà diritto ad un voto ed ogni azionista ha tanti voti quante sono le azioni che egli possiede o rappresenta.

Le azioni privilegiate possono essere emesse con diritto di voto limitato alle deliberazioni di cui all'art. 2365 C.C.

ART. 34

L'utile netto di bilancio è ripartito come segue:

- a) 5% (cinque per cento) alla riserva ordinaria fino a che essa non abbia raggiunto il quinto del capitale sociale; oppure, se la riserva è discesa al disotto di questo importo, fino alla reintegrazione della stessa;
- b) il rimanente a disposizione dell'Assemblea per l'assegnazione del dividendo agli azionisti o per altro.

L'utile netto di bilancio è attribuito, nell'ordine, come segue:

- a) alla riserva ordinaria il 5% (cinque per cento) fino a che essa non abbia raggiunto il quinto del capitale sociale; oppure, se la riserva è discesa al disotto di questo importo, fino alla reintegrazione della stessa;
- b) alle azioni privilegiate fino alla concorrenza del 6% (sei per cento) — non cumulabile da un esercizio all'altro — del loro valore nominale;
- c) successivamente alle azioni ordinarie fino alla concorrenza del 6% (sei per cento) del loro valore nominale;
- d) l'eventuale residuo, previ gli accantonamenti e riserve straordinarie che fossero deliberati dall'Assemblea, sarà ripartito fra tutte le azioni delle due categorie in eguale misura per ogni azione.

ART. 37

Verificandosi per scadenza del termine, o per altro motivo qualsiasi, lo scioglimento della Società, l'Assemblea procederà alla nomina dei liquidatori, sotto l'osservanza dello art. 2450 del Codice Civile, e ne determinerà le attribuzioni, stabilendo il termine entro il quale essi dovranno rendere conto della loro gestione.

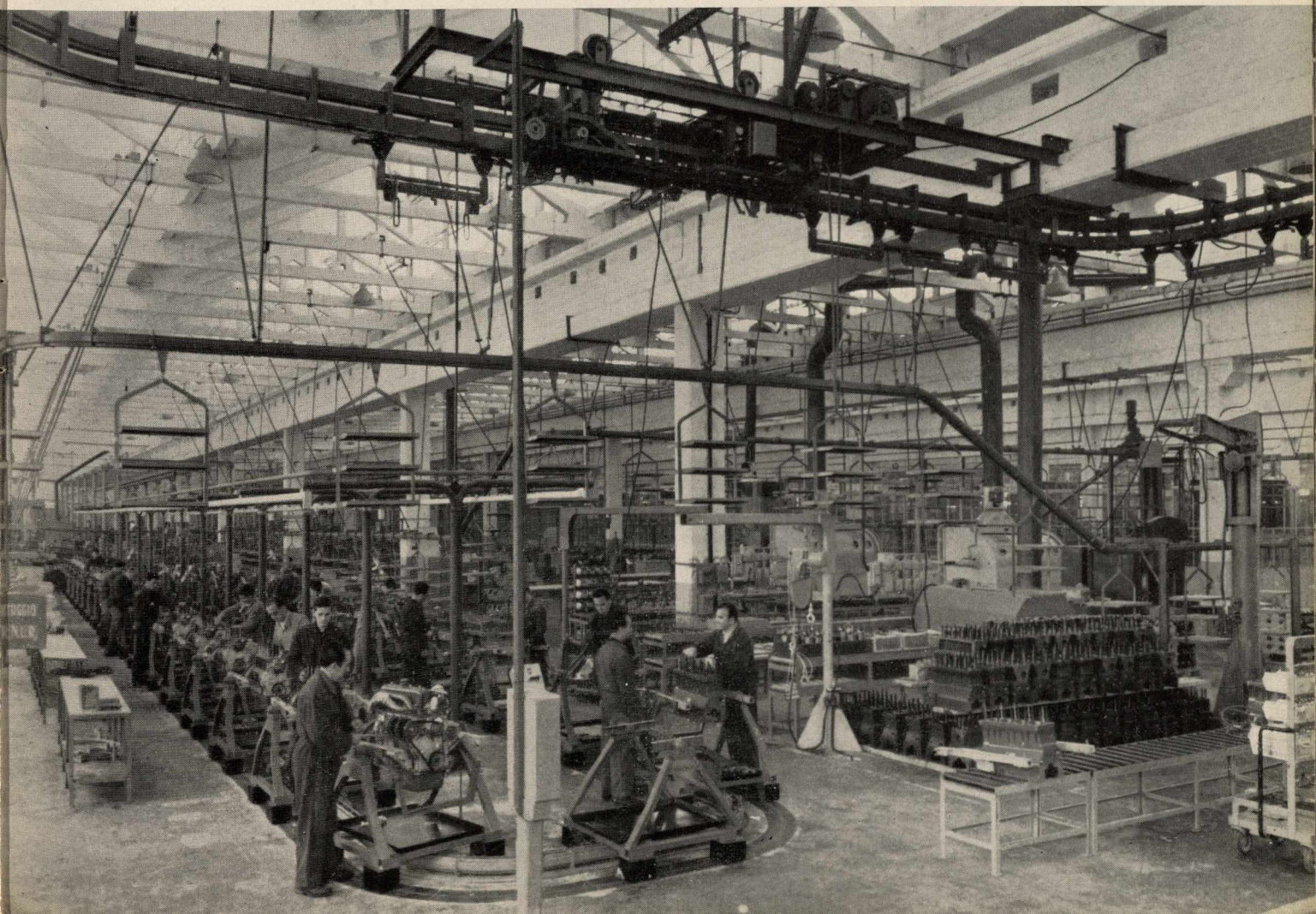
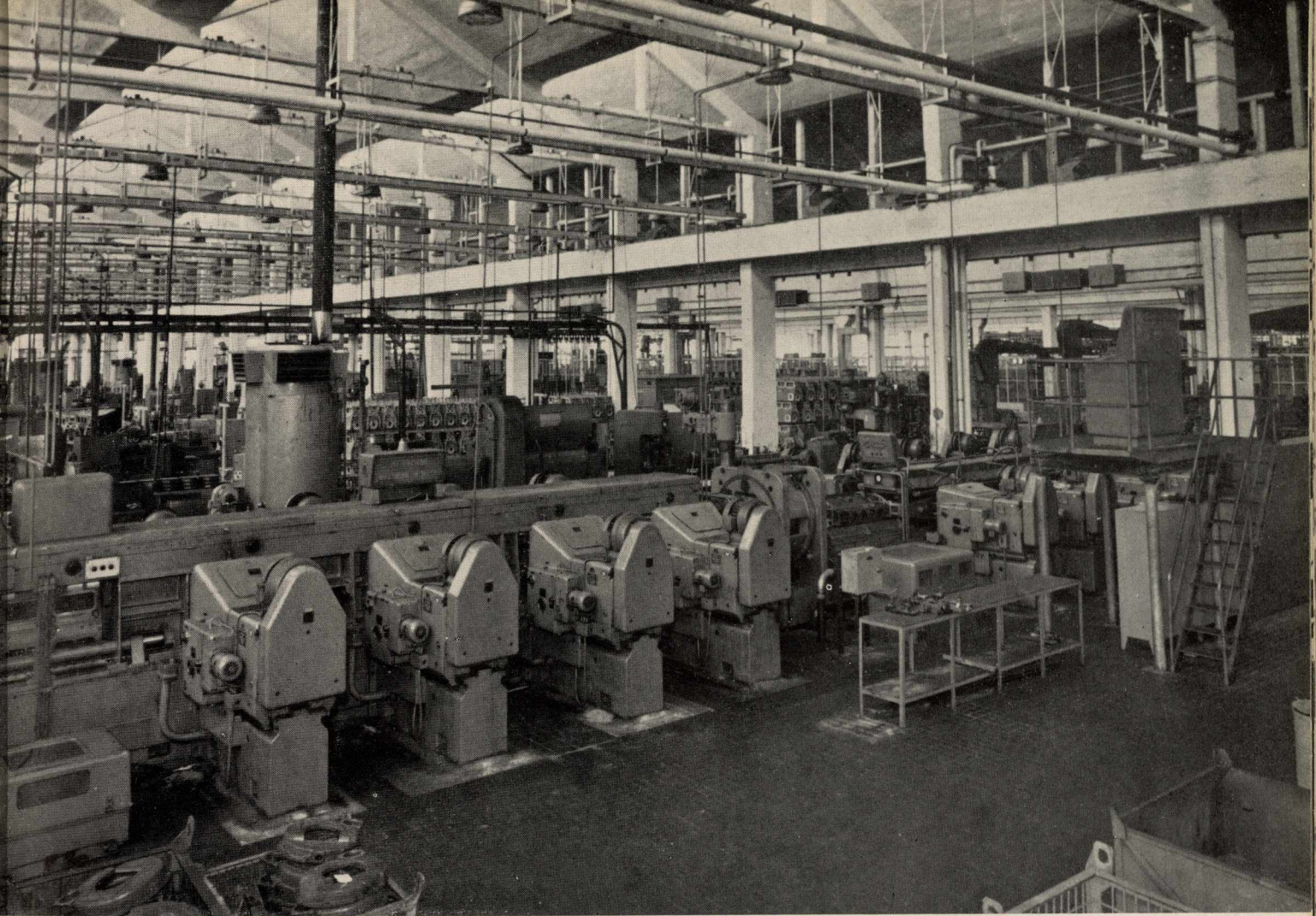
immutato

In sede di ripartizione del patrimonio sociale tra gli azionisti, i possessori di azioni privilegiate saranno rimborsati con priorità fino a concorrenza del valore nominale di dette azioni.

L'Assemblea ha approvato alla unanimità tutti i provvedimenti proposti nella seduta straordinaria.

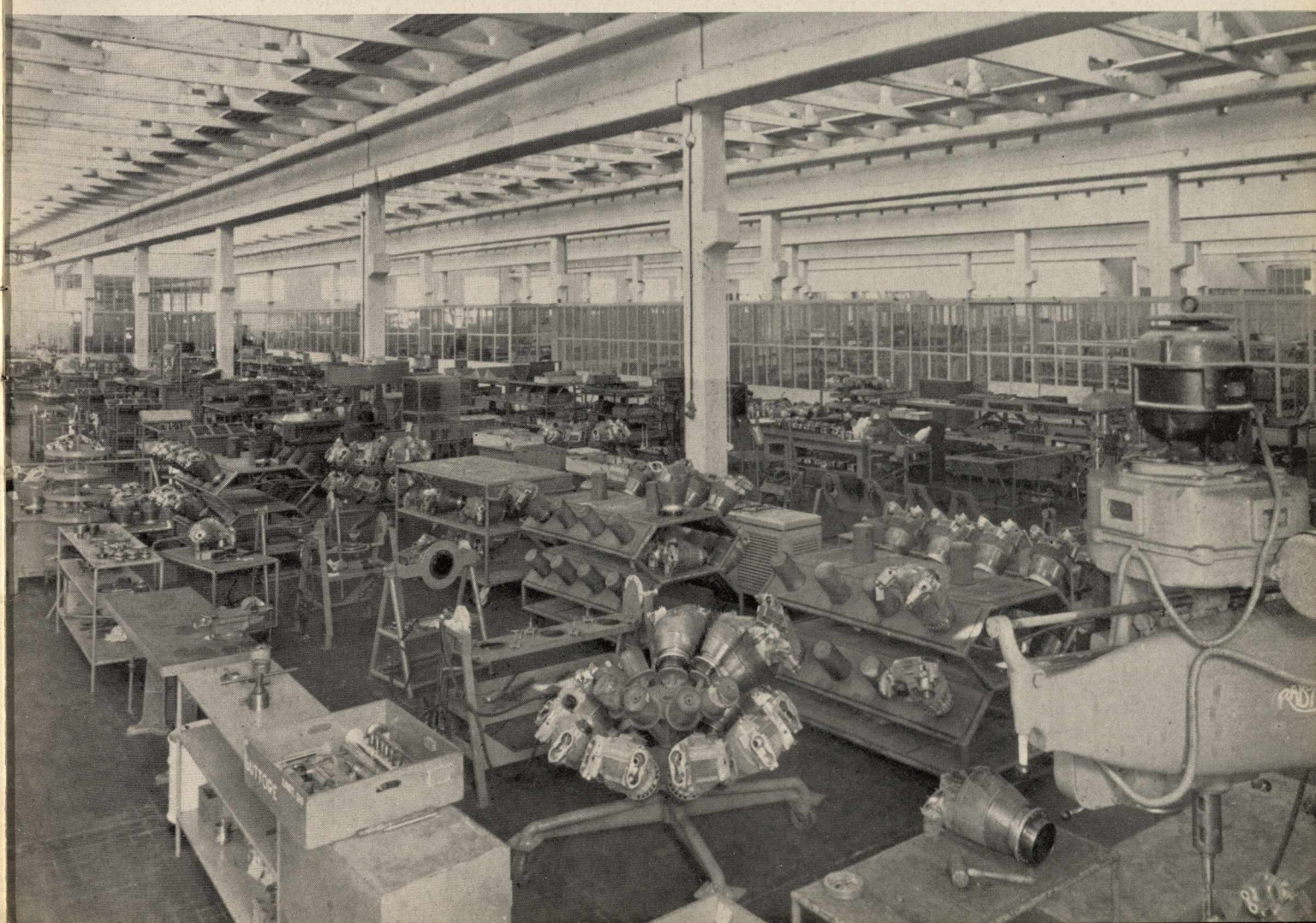
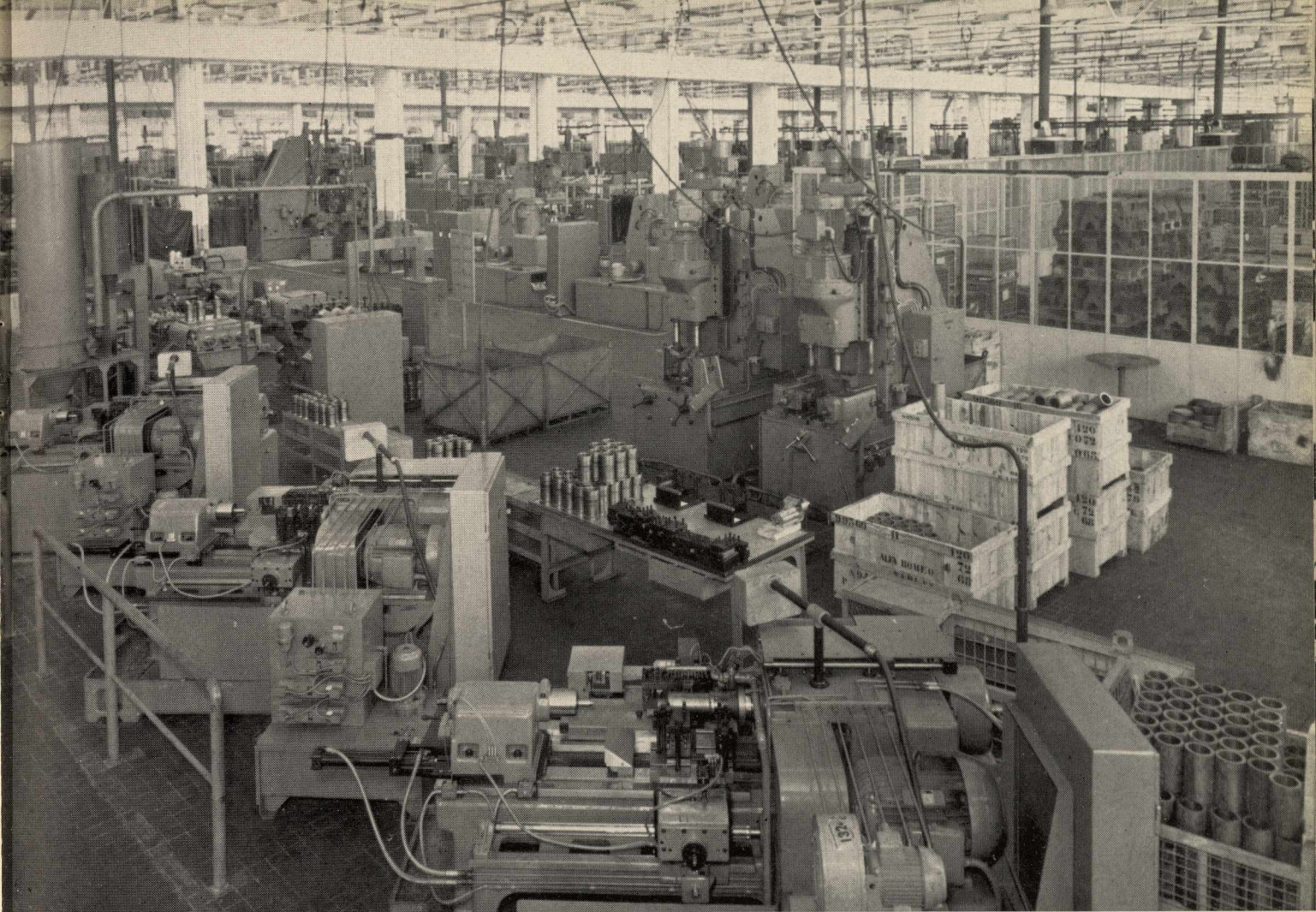
Azienda di Pomigliano d'Arco: transfer basamenti dei motori per autocarro.

Azienda di Pomigliano d'Arco: catena di montaggio dei motori per autocarro.



Azienda di Pomigliano d'Arco: reparto lavorazioni cilindri dei motori per autocarro.

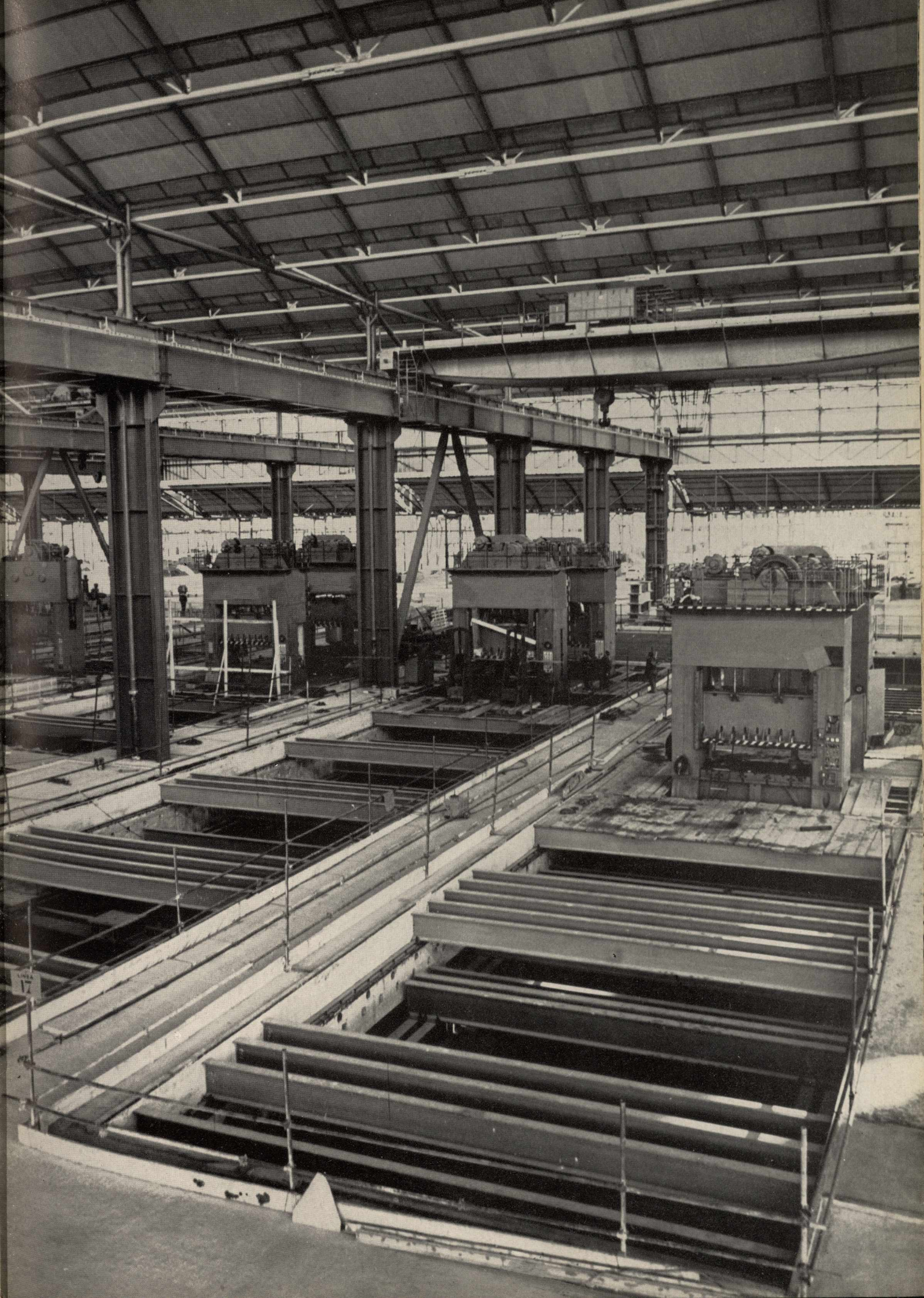
Azienda di Pomigliano d'Arco : Reparto revisione e controllo motori d'aviazione.



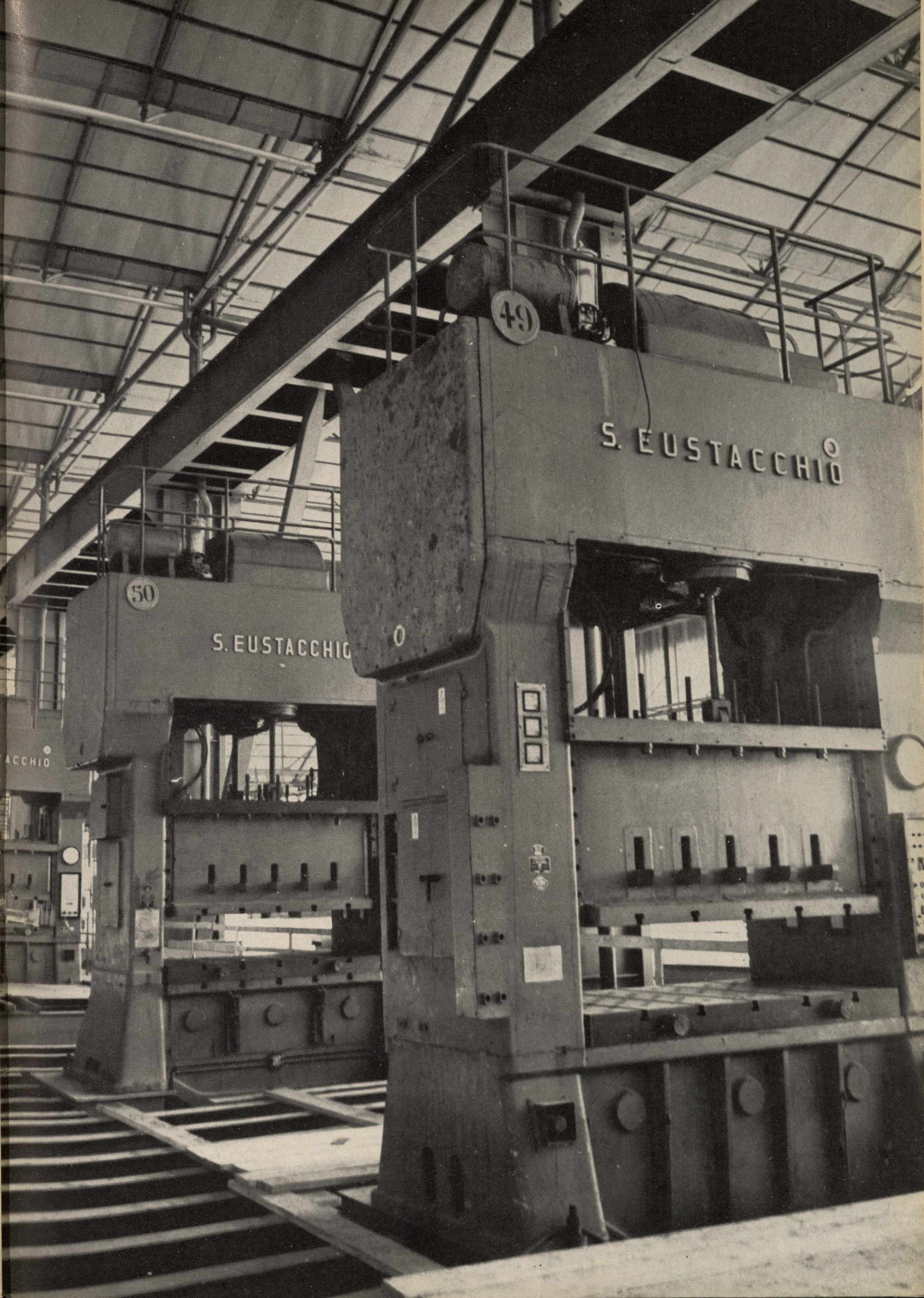
Nuovo stabilimento in costruzione ad Arese: reparto assemblaggio scocche.



Nuovo stabilimento in costruzione ad Arese: reparto presse in fase di allestimento.



Nuovo stabilimento in costruzione ad Arese: reparto presse in fase di allestimento.



PRODUZIONE ALFA ROMEO

AUTOVETTURE



Dauphine

Ondine

Giulietta berlina

Giulietta T.I.

Giulietta sprint

Giulietta sprint veloce

Giulietta spider

Giulietta spider veloce

Giulietta sprint speciale

Giulietta S.Z.

2600 berlina

2600 spider

2600 sprint

AUTOCARRI



Romeo 2° furgone

Romeo 2° autocarro

Romeo 2° autocarro 2P2

Romeo 2° autocarro 2P5

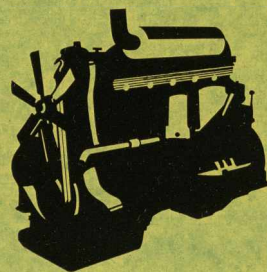
Autocarro "mille,,

Autotelaio cabinato "mille,,

Autotelaio "mille,, trattore

Telaio autobus "mille,, AI-75

MOTORI INDUSTRIALI



Tipo 1625

Tipo 1627

Tipo 1627 TC

MOTORI MARINI



Tipo 1625 MA

Tipo 1627 MA

Tipo 1627 TC-MA

Tipo 2A 1627 MA

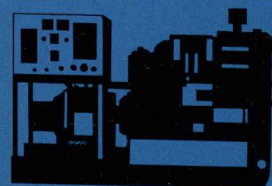
Tipo 2A 1627 TC-MA



MOTORI AERONAUTICI

Parti per turbogetto J79 GE 11A

GRUPPI ELETTOGENI



Per impianti fissi e
per ausiliari di bordo

Arese: stabilimenti in costruzione.



Impaginazione e grafici di BENCA

ILTE TORINO

